پھر چلا مسافر
بلوچستان
دریادل لوگوں کا مسکن
ڈاکٹر محمد مشتاق احمد مانگٹ

پھر چلا مسافر

بلوچستان : دریادل لوگوں کا مسکن

ڈاکٹر محمد مشتاق احمد مانگٹ

AASIM PUBLICATIONS
LAHORE - PAKISTAN

پھر چلا مسافر:

بلوچستان : دریادل لوگوں کا مسکن

ڈاکٹر محمد مشتاق احمد مانگٹ

mushtaq.mangat@gmail.com

اہتمام اشاعت : وقار ندیم احمد

اشاعت اول : 2023ء

ایڈیٹنگ : اویس ضیاء

ٹائیٹل : مسز سُندس اویس

پرنٹرز : تسکینِ ذوق پرنٹرز، لاہور

PHIR CHALA MUSAFIR
Balochistan: Darya Dil Logon Ka Masken
Dr. Muhammad Mushtaq Ahmad Mangat

Copyright: 2023 - 1st Edition

یہ کتاب ای بک کی شکل میں انٹرنیٹ پر رکھی گئی ہے۔ آپ اسے ڈاؤنلوڈ کر سکتے ہیں اور کسی کو بھی دے سکتے ہیں۔ اس کتاب کی فروخت سے حاصل ہونے والی تمام تر آمدنی غزالی ایجوکیشن ٹرسٹ میں تعلیم حاصل کرنے والے ضرورت مند طالبعلموں کی تعلیمی ضروریات پوری کرنے کیلئے خرچ کی جاتی ہے۔ یہ کتاب درج ذیل ویب سائٹ پر موجود ہے۔

https://taawun.org.pk/downloads/, and
www.scribd.com

Published by:
Aasim Publications
296-B, Revenue Employees Cooperative
Housing Society, Lahore - Pakistan.

ملنے کا پتہ : اسلامک پبلیکیشنز، منصورہ، ملتان روڈ لاہور

انتساب !

خان آف قلات میر مہراب خان اور ان کے ساتھ شہید ہونے والے چار سو سے زائد بلوچ جوانوں اور دو ہزار سے زائد بلوچ قیدیوں کے نام جنھوں نے 1839ء میں اپنے وطن کی آزدی خاطر انگریزوں کے آگے جھکنے کی بجائے موت کو گلے لگانا پسند کیا۔

بلوچستان کے ہزاروں جوانوں کے نام جو انگریزوں کے خلاف جنگ میں شہید ہوئے۔

اسکے علاوہ ان گنت شہید بلوچ سرداروں اور بلوچ جوانوں کے نام جن کے نام ہمارے تاریخ دانوں نے کتابوں سے مٹا دیے۔

ترتیبِ مضامین

حرفِ آغاز

میری یہ خواہش رہی ہے کہ میں جہاں بھی جاؤں اس علاقے کی تاریخ، جغرافیہ اور لوگوں کے رہن سہن کے بارے میں معلومات حاصل کروں اور پھر وہ تمام باتیں دوسرے لوگوں تک پہنچانے کے لیے تحریر کا سہارا لوں۔

مجھے گوادر، کوئٹہ ، تربت، پنجگور، زیارت ، مستونگ، تربت، قلات، کچلاک , خانوزئی، ژوب ,، سوئی، لورالائی، ہرنائی، وندر، خضدار، پسنی، مسلم باغ، قلعہ سیف اللہ ، کے علاوہ بلوچستان کے کئی اور شہروں میں بھی جانے کا اتفاق ہوا۔ میں نے ان علاقوں میں جو دیکھا، جو سنا اور جو سمجھا وہ سب کچھ آپ کی خدمت میں پیش کر رہا ہوں۔

میں نے بہت سے تاریخی واقعات کا بھی ذکر کیا ہے اور پوری تحقیق کے بعد ان واقعات کو تحریر کیا ہے۔ پھر بھی اگر آپ سمجھتے ہوں کہ کوئی بات خلاف حقیقت ہے تو ضرور آگاہ کریں۔ اصلاح کی گنجائش ہمیشہ ہی باقی رہتی ہے۔

کوئٹہ سے تعلق رکھنے والے عبدالقیوم بیدار صاحب اور مطلب مینگل صاحب کا میں بے حد شکریہ ادا کرنا چاہتا ہوں جنھوں نے کتاب کو تفصیل سے پڑھا اور کئی جگہوں پر نہ صرف اغلاط کی نشاندہی کی بلکہ اس کی اصلاح بھی کی۔ ان کی وجہ سے میں سمجھتا ہوں کی یہ کتاب زیادہ مفید ثابت ہو گی۔ اس سلسلہ میں برادر جمیل احمد کرد نے بھی معاونت کی جس پر میں ان کا بھی احسان مند ہوں۔

بلوچستان سے محبت کی کئی وجوہات ہیں۔ ان میں سب سے اہم ترین یہاں کے لوگوں کی مہمان نوازی، سادگی اور آزاد رہنے کی خواہش ہے۔ بلوچ لوگ کئی صدیوں سے آزاد رہنے کی جدوجہد میں مصروف ہیں۔

بلوچستان اور اہلِ بلوچستان سے محبت کا تقاضا تھا کہ ان کی تاریخ ، معاشرت ، رہن سہن کے انداز، بودو باش کے ساتھ ساتھ ان کے مسائل پر بھی بات کی جائے۔ یہ سب کرنے کے لیے بلوچستان کے سفر بھی ضروری تھے۔ اللہ تعالیٰ کا شکر ہے کہ الخدمت کے کاموں کے سلسلے میں بلوچستان کے کئی علاقے دیکھنے کا موقع ملا، ابھی بھی کئی علاقے باقی ہیں۔

ان علاقوں میں سفر کرتے ہوئے جو جاننے کو ملا اور جو تاریخ کی کتابوں میں پڑھا اس سب کو آسان الفاظ میں لکھنے کی کوشش کی ہے۔ اس میں ، میں کہاں تک کامیاب ہوا ہوں، اس کا فیصلہ آپ ہی کر سکتے ہیں۔

میں نے پوری کوشش کی ہے کہ کوئی بات بغیر تحقیق کے نہ لکھی جائے۔ اگر پھر بھی آپ کوئی بات خلاف واقعہ دیکھیں تو ضرور مطلع کریں۔ اس بات کا بھی خیال رکھا گیا ہے کہ کسی کی بھی عزتِ نفس مجروح نہ ہو۔ اگر کہیں ایسا ہوا ہو تو میں معذرت چاہتا ہوں۔

اس کتاب کو مزید بہتر بنانے کیلئے مجھے آپ کی تجاویز کا بھی انتظار رہے گا۔

ڈاکٹر محمد مشتاق احمد مانگٹ

فروری ۲۰۲۳

لاہور

بلوچستان: ایک تفریحی اور معلوماتی سفر

کوئٹہ، بلوچستان کا صوبائی دارلحکومت ہے۔ پہلی مرتبہ 1999ء میں قندھار (اسے کندھار بھی لکھا جاتا ہے) جانے کے لئے کوئٹہ جانا ہوا۔ بعدازاں 2004ء میں برادر وقاص جعفری کے ساتھ کوئٹہ اور زیارت جانے کا موقع ملا۔ کافی دیر سے کوئٹہ جانے کا شوق دل میں مچل رہا تھا لیکن کوئی بہانہ نہیں مل رہا تھا۔

اکتوبر 2015ء میں سید ضمیر حسین جو کہ بلوچستان یونیورسٹی آف انفارمیشن ٹیکنالوجی انجینئرنگ اینڈ مینجمینٹ سائنسز کوئٹہ میں ایسوسی ایٹ پروفیسر ہیں، کا فون آیا، انھوں نے یونیورسٹی میں ٹیکسٹائل کے موضوع پر ہونے والے ایک سیمینار میں مجھے بطور مقرر آنے کو کہا۔ اس یونیورسٹی کو عرف عام میں آئی ٹی یونیورسٹی بھی کہتے ہیں۔ میں نے ہاں کر دی۔ سید ضمیر نے مجھے بتایا کہ یہ سیمینار 29اور 30 اکتوبر کو ہو گا۔ میں نے اس دورے کو دو روزہ بنانے کی بجائے پانچ روزہ بنانے کا ارادہ کیا اور اپنی شریک حیات کو بھی ساتھ چلنے کی دعوت دی۔ ہم دونوں 28اکتوبر کو بذریعہ شاہین ائیر لائن کوئٹہ پہنچ گئے۔ اگلے پانچ روز ہم نے کوئٹہ، زیارت اور مستونگ کی سیر کی جس کی روداد درج ذیل ہے۔ اس تحریر کا مقصد قارئین کو اس علاقے کے لوگوں کے رہن سہن، بودوباش، حالات و واقعات سے آگاہ کرنا اور ساتھ ساتھ سیاحت کا شوق بھی ابھارنا اس کوشش کا مقصد ہے۔

کوئٹہ آمد اور لورڈز ہوٹل میں قیام

لاہور سے کوئٹہ کا ہوائی سفر ایک گھنٹہ اور بیس منٹ کا ہے۔ کوئٹہ روانہ ہونے سے قبل ہی میں نے لورڈز ہوٹل میں ایک کمرے کے لئے رابطہ کیا تو میری بات اصغر صاحب سے ہوئی جو ہوٹل مینجر تھے۔ انھوں نے بتایا کہ ہوٹل کی گاڑی ہمیں لینے کے

لئے ائیر پورٹ پہنچ جائے گی۔ کوئٹہ ائیر پورٹ پر اترتے ہی ہلکی سی ٹھنڈ کا احساس ہوا۔ دھوپ نکلی ہوئی تھی، موسم بے حد خوشگوار تھا۔ ہوٹل کی گاڑی ہمیں لینے کے لئے آئی ہوئی تھی۔ ہمارے ساتھ ایک اور صاحب بھی تھے جو لاہور سے ہی ہماری ساتھ والی سیٹ پر بیٹھے ہوئے تھے۔ اُن کے چہرے سے بے زاری جھلک رہی تھی (ان دنوں بلوچستان بے حد بد امنی کا شکار تھا، اس لیے عام لوگ بلوچستان آنے سے گھبراتے تھے)۔ ایسے لگ رہا تھا جیسے انھیں زبردستی کوئٹہ بھیجا جارہا ہو۔ گاڑی کا ڈرائیور ایک سمجھدار انسان تھا اور اس کے ساتھ ایک نوجوان مددگار بھی تھا اور وہ اپنے کام سے بخوبی واقف تھا۔اس سے پہلے کہ میں آپ کو کوئٹہ شہر کے بارے میں کچھ بتاؤں، چند باتیں کوئٹہ ائیر پورٹ کے متعلق ہو جائیں۔

کوئٹہ ائیر پورٹ : قیام پاکستان سے پہلے کا ائیر پورٹ

کوئٹہ ائیر پورٹ سطح سمندر سے پانچ ہزار فٹ کی بلندی پر واقع ہے۔ اس کا شہر سے فاصلہ بارہ کلو میٹر ہے۔دن میں چار سے پانچ پروازیں آتی ہیں۔ اس سے لگتا ہے کہ یہ ائیر پورٹ زیادہ مصروف نہیں ہے۔ ائیر پورٹ کے ساتھ ہی پاکستان ائیر فورس کے جہاز بھی کھڑے تھے جس سے انداز ہوا کہ یہ ائیر پورٹ ہماری ائیر فورس بھی استعمال کرتی ہے۔ یہ ائیر پورٹ قیام پاکستان سے پہلے بنایا گیا تھا اور 1954ء میں یہاں سے کراچی اور لاہور کے لئے پاکستانی پرچم بردار ہوائی سروس شروع ہوئی۔ 1958ء میں ایک فرانسیسی کمپنی نے اس کا رن وے بنایا۔ 1972ء میں پی آئی اے نے یہاں سے باقاعدہ بوئنگ سروس شروع کی اور 1977ء میں اسے انٹر نیشنل ائیر پورٹ کا درجہ دے دیا گیا (اب اس کی نئی خوبصورت عمارت بھی تعمیر ہو چکی ہے)۔

لورڈز ہوٹل کوئٹہ

ہم تقریباً پچیس منٹ میں لورڈز ہوٹل آ گئے۔ میں اس سے پہلے بھی اس ہوٹل میں 1999ء میں قندھار جاتے ہوئے ٹھہرا تھا، اس لئے مجھے اس ہوٹل کی کچھ کچھ باتیں یاد تھیں۔ میں نے کئی لوگوں سے اس ہوٹل کی تاریخ کے بارے پوچھا لیکن کسی کو کچھ بھی معلوم نہ تھا۔ انٹرنیٹ پر تلاش کرنے کی کوشش کی لیکن کوئی خاص معلومات نہ مل سکیں۔ ہوٹل سٹاف سے پوچھا تو انھوں نے بتایا کہ یہ ہوٹل 1935ء سے قائم ہے۔ ہوٹل کا پرانا حصہ سنگل سٹوری پر مشتمل ہے جو کہ اس بات کو ظاہر کرتا ہے کہ ہوٹل تعمیر کرتے وقت زلزلے کو مدِ نظر رکھا گیا ہوگا۔ یہ ہوٹل کینٹ میں چائنا چوک کی طرف سے داخل ہونے والے گیٹ کے بالکل ساتھ ہے اور اس کے جنوب میں پولیس لائن بھی واقع ہے۔ اس طرح یہ ہوٹل کوئٹہ کا ایک محفوظ ہوٹل تصور کیا جاتا ہے۔ پانی کے لیے ہوٹل کا اپنا ٹیوب ویل بھی ہے جس کی وجہ سے اس کے لان میں کافی سبزہ ہے۔ چیڑ کے کافی درخت موجود ہیں، اس کا وسیع و عریض لان بھی ہے جس میں ہم نے اپنا کافی وقت گزارا اور موسم سے لطف اندوز ہوئے۔ ہوٹل کے مالک کوئلہ کا کام بھی کرتے ہیں (اسی وجہ سے محسوس ہوتا ہے کہ ہوٹل ان کی پہلی ترجیح نہیں ہے)۔

میرا خیال ہے کہ اگر اس ہوٹل پر تھوڑی بہت توجہ دی جائے تو یہ ہوٹل کوئٹہ کا بہترین ہوٹل بن سکتا ہے۔ ہمیں جو کمرہ الاٹ کیا گیا تھا اس کا نمبر A1 تھا۔ رسمی کارروائی کے بعد ہم اپنے کمرے میں چلے گئے۔ ایک مشکل یہ آن پڑی کہ میری اہلیہ کو کوئٹہ کے موسم خزاں کی رت پسند نہ آئی اور انھوں نے یہ کہنا شروع کر دیا کہ یہاں ہوا میں مٹی بہت ہے اور بہت ہی ویرانی محسوس ہو رہی ہے۔ مجھے اب ڈر لگنا شروع ہو گیا کہ ان کا اگر یہی حال رہا تو پانچ دن گزارنا بہت مشکل ہو جائیں گے۔ اللہ کا کرنا ایسا ہوا کہ ان

کا دل بھی لگ گیا اور ساتھ ہی یہ بھی پتہ چلا کہ لاہور کے لیے کوئی فلائٹ بھی نہیں ہے۔ رات کو اعجاز محبوب جو کہ جماعت اسلامی کے مقامی رہنما ہیں اور ڈاکٹر ریحان عباسی اور ڈاکٹر سرور رانا ملنے آئے۔

آئی ٹی یونیورسٹی میں سیمینار

29 اکتوبر کو صبح نو بجے کے قریب سید ضمیر حسین ہمیں لینے کے لئے آئے۔ یونیورسٹی میں فنکشن سارے دن کا تھا۔اس لئے طے ہوا کہ میری اہلیہ ڈاکٹر ریحان عباسی صاحب کے گھر رہیں گی اور ہم واپسی پر انھیں ساتھ ہوٹل لے آئیں گے۔ ریحان عباسی صاحب کا گھر یونیورسٹی کے راستے میں تھا۔ ہم نے انھیں ریحان عباسی صاحب کی اہلیہ کے پاس چھوڑا اور خود یونیورسٹی روانہ ہو گئے۔

حکومت بلوچستان نے یہ یونیورسٹی 2002ء میں قائم کی تھی اس لحاظ سے یہ کوئی پرانی یونیورسٹی نہیں ہے۔ اس کے کئی کیمپس ہیں ہم جس کیمپس میں جا رہے تھے یہ 104ایکڑ پر مشتمل تھا۔ اِس جگہ پر 1980ء میں ایران کی مدد سے ایک ٹیکسٹائل مل لگائی گئی تھی جو کہ جگہ کے غلط انتخاب کی وجہ سے بند ہو گئی تھی اور اب اس جگہ یہ یونیورسٹی بنائی گئی۔ نئی بلڈنگ بہت ہی خوبصورت بنائی گئی ہے۔ اس میں جدید ترین سہولیات میسر ہیں۔

سید ضمیر حسین اور میں، ریحان عباسی صاحب کے کمرے میں چلے گئے اور بعد میں کانفرنس ہال میں۔ میڈم فاخرہ جو کہ اس پروگرام کی ذمہ دار تھیں، وہ بھی موجود تھیں۔تلاوت کے بعد پروگرام شروع ہوا اور ڈاکٹر ضمیر حسین نے اپنی پریزینٹیشن دی جو کہ ٹیکسٹائل کے ایک شعبہ کے بارے میں تھی اور کافی معلوماتی بھی۔ بعد ازاں میں نے اپنی بساط کے مطابق Clothing Comfortکے موضوع پر بات کی اس طرح

یہ پروگرام ایک بجے کے قریب ختم ہو گیا۔ پروگرام کے بعد طے ہوا کہ میں ڈاکٹر سرور صاحب کے ہاسٹل چلا جاؤں اور نماز کے بعد ہم شہر میں کھانا کھانے چلے جائیں گے۔ نماز کے بعد شہر میں موجود ایک ریستوران میں چلے گئے اور بلوچستان کے روایتی کھانوں سے لطف اندوز ہوئے۔

ہنہ جھیل: بغیر پانی کے

پروگرام کے بعد ہمارا ہنہ جھیل جانے کا ارادہ تھا۔ اِس قافلے میں میرے اور ڈاکٹر ریحان کے علاوہ ہماری بیگمات اور ریحان کی بیٹی نمرین بھی شامل تھی۔ نمرین کی عمر پانچ سال تھی۔ ہنہ جھیل کوئٹہ کے شمال میں واقع ہے جو شہر سے دس کلومیٹر کے فاصلے پر ہے۔ ہنہ جھیل کے بعد بھی ایک خوبصورت علاقہ ہے۔ ہم تیس منٹ میں ڈاکٹر ریحان کے گھر سے چل کر ہنہ جھیل پہنچے تو دیکھا کہ جھیل تو موجود ہے لیکن پانی ختم ہو چکا ہے۔ درمیان میں تھوڑا سا کیچڑ نظر آ رہا تھا جس میں سورج کا عکس نظر آ رہا تھا۔ وہاں بچوں کے لئے جھولے بھی تھے اور جھیل کے مغربی جانب مکانات بھی بنے ہوئے تھے۔

ہم نے جھیل کنارے بیٹھ کر چائے پی اور اس کے بعد ڈیم دیکھنے چلے گئے۔ اس جھیل میں پانی اکٹھا کرنے کے بعد اخراج کے لیے گیٹ بنے ہوئے تھے، جن کی چوڑائی پچاس گز سے زیادہ نہیں تھی۔ان دروازوں کی مدد سے جھیل میں پانی کی سطح کو کنٹرول کیا جاتا ہے۔ ڈاکٹر عباسی نے مجھے بتایا کہ جب وہ بچپن میں یہاں آتے تھے تو جھیل میں کافی پانی ہوتا تھا اور لوگ کشتی میں بیٹھ کر سیر کرتے تھے۔ ہنہ جھیل کی سیر کے بعد ہم ہوٹل آ گئے اور رات ہوٹل میں گزاری۔ واپسی پر ہم سٹاف کالج کوئٹہ کے سامنے سے گزرے۔

سٹاف کالج کا نام بے شمار مرتبہ سن رکھا ہے۔ اِس کی سب سے اہم بات یہ ہے کہ ہر فوجی کو ترقی حاصل کرنے کے لئے اس کالج میں کورسز کرنا پڑتے ہیں۔ سٹاف کالج کی تاریخ بہت پرانی ہے۔ کالج کی ویب سائٹ کے مطابق انگریزوں نے اس کالج کے لئے زمین 1876 میں لی تھی لیکن اس کا باقاعدہ آغاز 1905ء میں ہوا۔ اس طرح یہ کالج ایک سو دس سال پرانا ہے یہ کالج برٹش آرمی میں افسروں کی کمی کو پورا کرنے کے لئے بنایا گیا تھا۔ قائدِاعظم نے محترمہ فاطمہ جناح کے ہمراہ 14جون 1948ء کو اس کالج کا دورہ کیا۔ یہ کالج اب بھی پاکستانی افسروں کی تیاری میں اہم کردار ادا کر رہا ہے۔

چلاک اور خانوزئی

اگلے دن ہم نے اپنے ایک دوست منور حسن کاکڑ کے پاس خانوزئی جانے کا پروگرام بنایا۔ عرصہ دراز سے منور صاحب کا پورا خاندان جماعت اسلامی سے وابستہ ہے۔ خانوزئی میں جماعت کے ساتھ تعلق رکھنے والے بے شمار افراد ہیں۔ مجھے اس علاقے میں جانے کا شوق بھی تھا اور اب موقع بھی مل گیا۔ منور حسین سے طے ہوا کہ ہم صبح آٹھ بجے کے قریب کوئٹہ سے چلیں گے اور ڈیڑھ گھنٹہ میں خانوزئی کے ساتھ واقع ان کے گاؤں پہنچ جائیں گے۔ اس کے بعد تین بجے یونیورسٹی واپس پہنچ جائیں گے کیونکہ مجھے یونیورسٹی میں سیمینار کی اختتامی تقریب میں شرکت کرنا تھی۔

کچلاک کوئٹہ سے چمن جانے والی سڑک (جو آگے جا کر قندھار کی طرف چلی جاتی ہے) پر واقع ہے۔ سڑک بے حد شاندار ہے اور ہم جلد ہی کچلاک پہنچ گئے۔ کچلاک سے ایک اور سڑک زیارت اور ژوب کے لئے الگ ہو جاتی ہے۔ جب ہم کچلاک میں داخل ہوئے تو ہم نے بالکل ہی مختلف ماحول دیکھا۔ لوگوں نے کالی اور سفید پگڑیاں پہنی ہوئی تھیں ،ایسے لگتا تھا جیسے ہم قندھار میں داخل ہو گئے ہوں (میں 1999ء میں

قندھار میں ایسے منظر دیکھ چکا ہوں)۔ منور صاحب نے مجھے بتایا کہ کچلاک میں زیادہ تر افغانی رہتے ہیں۔اسے ہم منی قندھار بھی کہتے ہیں، یہ کوئٹہ سے صرف چوبیس کلومیٹر دور ہے۔ کئی لوگوں نے بتایا کہ افغان لوگوں نے اس علاقے میں بے شمار زمینیں خریدی ہوئی ہیں اور اب وہ اپنے آپ کو پاکستانی کہتے ہیں۔ کچلاک بازار سے گزرتے ہوئے ایک ہلکا سا خوف بھی محسوس ہوا، جو فطری تھا۔

کچلاک سے گزرے، تو آگے کھلا علاقہ تھا اور تا حد نگاہ پہاڑ ہی پہاڑ تھے۔ کہیں کہیں کچے گھروں پر مشتمل گاؤں تھے۔ راستے میں سیب کے بے شمار باغات بھی آئے۔اس سڑک سے ایک راستہ زیارت کو بھی جاتا ہے کچلاک سے خانوزئی 50 کلومیٹر اور کوئٹہ سے 75 کلومیٹر کے فاصلے پر واقع ہے۔ یہ سڑک آگے ژوب کو جاتی ہے ایک راستہ ڈی جی خان اور دوسرا راستہ ڈیرہ اسمٰعیل خان کو جاتا ہے۔ پنجاب اور کے پی کے جانے کے لئے یہی سڑک استعمال ہوتی ہے۔ خانوزئی میں کافی رش تھا یوں لگتا تھا کہ یہ اس علاقے کا مرکزی شہر ہے اور دور دراز سے لوگ اس علاقے میں خرید و فروخت کے لئے آتے ہیں۔ خانوزئی کے ساتھ ہی بلوزئی گاؤں ہے۔ منور صاحب کا گاؤں عمل زئی میں واقع ہے۔ ہم سڑک سے اتر کر گاؤں کی طرف چل پڑے۔ راستے میں بے شمار سیب کے باغات تھے۔ان میں سے کئی بالکل خشک ہو چکے تھے منور صاحب نے بتایا کہ پانی کی کمی کی وجہ سے ان کے اپنے باغات بھی سکھ چکے ہیں۔ ان سوکھے باغوں کو دیکھ کر دل بہت اداس ہوا۔

کرومائیٹ کی کانیں: زمین پر بکھرے ہوئے ڈالر

منور حسن کے گھر میں ان کے بھائی اور والد صاحب سے ملاقات ہوئی۔ روایتی نشست گاہ تھی، چائے پی اور اپنی اہلیہ کو ان کے گھر چھوڑ کر پھر ہم منور صاحب کے ساتھ

اس گاؤں کے قریب ہی موجود کرومائیٹ کی کانیں دیکھنے چلے گئے۔ سڑک کی مشرق کی طرف کرومائیٹ کی کانیں ہیں۔ کچھ لوگ وہاں موجود تھے جنہوں نے بتایا کہ یہاں سے اکثر سامان چین جاتا ہے۔ ان دنوں مقامی لوگوں اور حکومت کے درمیان جھگڑا چل رہا تھا اس لئے کام رکا ہوا تھا۔ خانوزئی سطح سمندر سے چھ ہزار فٹ سے زائد بلند ہے۔ اِس لئے یہ علاقہ سردیوں میں کافی ٹھنڈا اور گرمیوں میں مناسب ہوتا ہے لیکن پنکھے کی ضرورت پھر بھی محسوس ہوتی ہے۔

کرومائیٹ کی خانوزئی اور مسلم باغ میں بے شمار کانیں پائی جاتی ہیں ۔ ایک رپورٹ کے مطابق ان کانوں سے سالانہ ڈیڑھ لاکھ ٹن سے زائد کرومائیٹ نکالا جاتا ہے اور وہ سارے کا سارا خام مال کی صورت میں برآمد کیا گیا ہے۔ مقامی لوگوں کا خیال ہے کہ اگر اس علاقے میں کرومائیٹ کو صاف کرنے کے پلانٹ لگا دیئے جائیں تو اس علاقے میں خوشحالی آ جائے گی۔ 1901ء میں انگریزوں نے اس علاقے میں کرومائیٹ کو دریافت کیا۔ اس علاقے میں ریل کے نظام کو لانے کی اصل وجہ بھی یہی تھی کہ ان قیمتی دھاتوں کو یہاں سے باآسانی نکالا جا سکے۔ اس علاقے میں بچھائی گئی ریل سروس کا نام، ژوب ویلی ریل تھا، جو کہ 1989ء سے بند ہے۔

یہ ہے ہمارا کمال انگریزوں نے بچھائی اور ہم نے اکھاڑی۔ کیا کمال کے لوگ ہیں ہم؟ آج کرومائیٹ بھی ہے گاہک بھی اور کرومائٹ کو صاف کرنے کی ٹیکنالوجی بھی، لیکن ہم ابھی تک جھگڑ رہے ہیں اور قدرت کے انمول تحفے کو ضائع کر رہے ہیں۔

امید ہے کسی دن ہمیں عقل آ ہی جائے گی !

روایتی کھانا لاندھی اور گوشت ہی گوشت

کرومائیٹ کی کانوں کی سیر کے بعد ہم واپس منور صاحب کے گھر آئے اور کھانے کے لئے دستر خوان بچھایا گیا۔ دستر خوان پر گوشت کے علاوہ کچھ نظر نہیں آتا تھا لیکن ایک ڈش میں شوربے میں ڈبوئے ہوئے روٹی کے ٹکڑے تھے۔ ہمیں بتایا گیا کہ گرمیوں کے موسم میں ایک صحت مند دنبے کو ذبح کیا جاتا ہے اور اس کے گوشت کو خشک کر لیا جاتا ہے۔ سردیوں میں اس گوشت کے ٹکڑے لے کر اس سے شوربہ بنایا جاتا ہے اور اس میں روٹی کے ٹکڑے بھگو دیئے جاتے ہیں۔ اسے "لاندھی" کہتے ہیں، اس کے بغیر دعوت مکمل نہیں ہوتی۔ منور اور اس کے گھر والوں نے ہمیں بہت عزت دی اور ہماری خوب خاطر مدارت کی۔ اسی طرح کا ایک کھانا میں نے لکی مروت کے علاقے میں بھی کھایا تھا، اس علاقے میں اسے صوبت کہتے ہیں۔

دعوت سے فارغ ہو کر ہم کوئٹہ کے لئے روانہ ہو گئے۔ میں یونیورسٹی میں اتر گیا جہاں پر مجھے اختتامی تقریب میں شرکت کرنا تھی۔ اہلیہ کو منور صاحب نے ہوٹل چھوڑ دیا، مجھے بھی ڈاکٹر ضمیر نے ہوٹل چھوڑا۔ رات کو ہم نے ڈاکٹر ضمیر کے گھر جانا تھا۔ اہلیہ اپنی طبیعت کی ناسازی کی وجہ سے نہ جا سکی اس لئے میں اکیلا ہی چلا گیا۔ ان کے اہل خانہ نے خوب خاطر مدارت کی اس طرح تیس اکتوبر کے دن کا اختتام ہوا۔

کوئٹہ شہر میں ایک روز

اکتیس اکتوبر بروز ہفتہ کو یہ طے ہوا کہ برادر اعجاز محبوب (جماعت اسلامی کے مقامی ساتھی) اور میں کوئٹہ میں مختلف لوگوں سے ملاقات کریں گے اور اس دوران اہلیہ محترمہ ہوٹل میں رہیں گی۔ اعجاز صاحب صبح نو بجے تشریف لے آئے۔ اس سے پہلے کہ

میں آپ کو کوئٹہ میں اپنی مصروفیات کے متعلق بتاؤں کچھ باتیں کوئٹہ شہر کے بارے میں بھی ہو جائیں۔

کوئٹہ : جس کی ایک پہنچان پھلوں کی وادی بھی ہے

کوئٹہ بلوچستان کا صدر مقام اور پاکستان کا نواں بڑا شہر ہے۔ اس کی وجہ شہرت اس کے ارد گرد میل ہا میل تک پھیلے ہوئے پھلوں کے باغات ہیں جن میں بہت مشہور سیب، انگور اور انار کے باغات ہیں۔ کوئٹہ سطح سمندر سے ساڑھے پانچ ہزار فٹ بلند ہے اور بڑے پہاڑی سلسلوں کی طرف سے آنے والی سرد ہواؤں کی وجہ سے سردیوں میں درجہ حرارت صفر سے نیچے گر جاتا ہے۔ کوئٹہ شہر کے چاروں طرف پہاڑی سلسلے ہیں جن کے نام چلتن، تکتو، زرغون اور مردار ہیں۔ کوئٹہ کی تاریخ صدیوں پرانی ہے، گیارہویں صدی میں محمود غزنوی اس علاقے میں آیا تب سے اس علاقے کی اہمیت فوجی اعتبار سے بہت بڑھ چکی ہے۔ انگریزوں نے بھی 1880ء میں اس دور دراز علاقے میں فوجی چھاؤنی بنائی۔ افغان جنگ میں بھی اس علاقے نے اہم کام کئے اب بھی یہ ایک اہم فوجی علاقہ ہے۔

کوئٹہ کی موجودہ شکل وصورت میں انگریزوں کا بہت بڑا ہاتھ ہے۔ انگریزوں نے 1876ء میں اس علاقے پر قبضہ کیا اور اسے بلوچستان کا صدر مقام بنایا۔ اس سے پہلے یہ مقامی ریاستوں کا حصہ ہوتا تھا۔ کوئٹہ کی تاریخ کا اہم ترین واقع 1935ء میں آنے والا زلزلہ ہے جس میں چالیس ہزار سے زائد لوگ جان بحق ہوئے۔ جس میں بہت بڑی تعداد انگریز فوجیوں کی بھی تھی۔ کوئٹہ کی موجودہ آبادی پینتیس لکھ کے قریب ہے اور بارشوں کی کمی کی وجہ سے گرد بھی بہت زیادہ ہوتی ہے۔ شہر میں پانی کی دستیابی بھی ایک بہت بڑا مسئلہ ہے۔

کوئٹہ تعلیم کے میدان میں بھی ترقی کر رہا ہے لیکن ابھی بھی خاطر خواہ ادارے موجود نہیں ہیں۔ بازار سمگل شدہ مال سے بھرے پڑے ہیں۔شہر میں بلوچ، براہوئی، پٹھان اور دیگر اقوام کے لوگ رہتے ہیں۔ایک کثیر تعداد پنجاب اور ہزارہ ڈویژن سے تعلق رکھنے والے لوگوں کی بھی ہے۔ان سب میں ایک اچھا اتحاد نظر آتا ہے۔ یہاں کا سب سے مشہور روڈ جناح روڈ ہے جس پر کافی رش رہتا ہے۔ کوئٹہ کے متعلق اس سے زیادہ تفصیل شاید آپ کے لئے دلچسپی کا باعث نہ ہو۔ میں قارئین سے گزارش کروں گا کہ کوئٹہ جانے سے پہلے وہ کوئٹہ کی تاریخ کا مطالعہ ضرور کریں۔

الخدمت کوئٹہ

برادر اعجاز کے ہمراہ الخدمت بلوچستان کے دفتر میں گئے۔ عاصم سنجرانی صاحب جو کہ الخدمت بلوچستان کے صدر ہیں، سے ملاقات ہوئی۔ انھوں نے نہایت تفصیل کے ساتھ بلوچستان میں ہونے والے خدمت کے کاموں کے متعلق بتایا۔ بہت خوشی ہوئی کہ لوگوں کی خدمت کی جاتی ہے۔ ایک دلچسپ بات انھوں نے یہ بتائی کہ بلوچستان کے مخیّر حضرات خیراتی کاموں کے لئے فنڈز بہت کم دیتے ہیں۔ البتہ مدارس میں دل کھول کر فنڈ دیئے جاتے ہیں۔

آفاق بلوچستان

آفاق ایک قومی ادارہ ہے جو اسکولز کے لیے سلیبس شائع کرتا ہے اور اساتذہ کی تربیت میں ایک اہم کردار ادا کرتا ہے۔ آفاق بلوچستان کے ذمہ دار برادر نعیم رند سے ان کے دفتر میں ملاقات ہوئی۔ اُن سے باتیں کرکے بے حد خوشی ہوئی۔ انھوں نے بتایا کہ کئی سو اسکولوں میں آفاق کا سلیبس پڑھایا جاتا ہے۔ نعیم بھائی نے ایک دلچسپ بات بتائی

کہ وہ بلوچستان سے بچوں کو مری وغیرہ لے کر جاتے ہیں جہاں پر ان کی جسمانی اور روحانی تربیت کا بندوبست کیا جاتا ہے۔ اس پروگرام میں اب لوگوں کی دلچسپی بڑھ رہی ہے۔ وہ اپنے کام سے بہت خوش تھے اور آنے والے دنوں کے حوالے سے پرُامید تھے۔ نعیم بھائی نے مستونگ جانے کی دعوت دی جو میں نے قبول کر لی۔

جماعت اسلامی بلوچستان

دفتر جماعت اسلامی بلوچستان کے دفتر میں محترم عبد الحق ہاشمی صاحب سے ملاقات ہوئی جو بلوچستان جماعت اسلامی کے امیر ہیں۔ انھوں نے جماعت کے بارے میں کافی باتیں بتائیں اور جماعت کو جو ممکنہ مشکلات کا سامنا ہے اس کے بارے میں بھی بتایا۔ ایک بات مجھے بے حد اچھی لگی کہ ان کے دفتر میں سابق امرائے بلوچستان کے ناموں کی تختی تھی۔ ایسا رواج میں نے کسی اور جماعت کے دفتر میں نہیں دیکھا، خوشی ہوئی۔ ہاشمی صاحب نے بڑے تپاک کے ساتھ چائے پلائی۔ نماز ان کے ساتھ ادا کی اور وہیں پر برادر زاہد سے ملاقات ہوئی جو کہ جماعت اسلامی کے سرکردہ رہنما ہیں اور پتھر کا کاروبار کرتے ہیں اور ساتھ ہی دارِارقم اسکول بھی چلاتے ہیں۔ زاہد بھائی کی دعوت پر ہم جناح روڈ پر واقع لہڑی سجی پر دوپہر کا کھانا کھانے چلے گئے۔ سجی ایک مشہور ڈش ہے لیکن یہ مجھے کبھی بھی پسند نہیں رہی۔ اس کی وجہ اس کا سخت پن ہے۔ میں شوربے والا گوشت پسند کرتا ہوں جس میں گوشت کم اور شوربہ زیادہ ہوتا ہے۔ شاید اس کی وجہ یہ ہے کہ بچپن میں ہمارے گھروں میں گوشت اسی طرح پکایا جاتا تھا۔ بہرحال سب کے ساتھ مل کر سجی کھائی کیونکہ دعوت بڑی محبت سے دی گئی تھی۔ بعد ازاں ہم سب ایک دکان پر آئسکریم کھانے چلے گئے۔ وہاں پر شوگر فری آئس کریم میسر تھی، جو مجھے اور زاہد بھائی کو چاہیے تھی۔

بلدیہ پلازہ اور میزان چوک

اعجاز محبوب صاحب نے مجھے چار بجے کے قریب ہوٹل اتار دیا۔ میں نے اپنی اہلیہ کے ساتھ بازار جانے کا فیصلہ کیا۔ جہاز میں ہی میری اہلیہ نے ساتھ بیٹھی ہوئی ایک خاتون سے معلوم کر لیا تھا کہ شاپنگ کے لئے کون سی جگہ ٹھیک ہے۔ ان میں ایک نام بلدیہ پلازہ کا تھا۔ ہوٹل والوں سے پوچھا کہ یہ جگہ کتنی دور ہے تو سب نے بتایا کہ آپ میزان چوک چلے جائیں جو کہ زیادہ دور بھی نہیں ہے۔

ہم لورڈز ہوٹل سے نکل کر مشن روڈ پر چل پڑے۔ راستے میں ایک مشن ہسپتال تھا جس پر 1886ء کی تختی لگی ہوئی تھی۔ جو اس بات کو ظاہر کرتی تھی کہ انگریزوں نے آج سے 125 سال پہلے اس ہسپتال کو بنایا اور اس کی ضرورتیں بھی پوری کیں تھیں۔ یہ ہسپتال اب تک چل رہا ہے۔ اللہ کرے ہمارا بھی کوئی ادارہ سنچری مکمل کر لے۔

میزان چوک کوئٹہ کا مشہور چوک ہے۔ شہر کے بڑے جلسے اسی چوک میں ہوتے ہیں۔ چوک میں ہی بلدیہ پلازہ ہے جو کہ اس علاقے کی مشہور مارکیٹ ہے۔ اس کے ساتھ ہی خشک میوہ جات کا ایک بازار ہے جو پورے پاکستان میں اپنی نوعیت کا ایک مشہور بازار ہے۔ چلتے چلتے لیاقت بازار بھی چلے گئے۔ دو گھنٹے تک پھرتے رہے اور آخر میں اہلیہ صاحبہ نے فتویٰ جاری کیا کہ کوئی خاص چیز نہیں ہے لاہور میں اس سے بہتر چیزیں مل جاتی ہیں البتہ ایک کمبل لے کر واپس آ گئے۔

زیارت کی زیارت

یکم نومبر بروز اتوار ڈاکٹر عباسی ان کی اہلیہ اور ان کی بیٹی، ڈاکٹر ضمیر ان کی اہلیہ بیٹی اور بیٹا، انجینئر احسان میں اور میری اہلیہ ہم دس افراد صبح نو بجے زیارت جانے کے لئے کوئٹہ سے نکلے۔ ارادہ یہ تھا کہ ہم زیارت جائیں گے اور کسی کھلی جگہ پر صنوبر کے درخت کے نیچے بار بی کیو کریں گے۔ ہم سب کے لئے وہ دورہ بہت اہم تھا خاص کر بچوں کی خوشی دیدنی تھی۔ احسان صاحب کے پاس بڑی جیپ تھی ہم دس لوگ اس میں آرام سے بیٹھ کر کچلاک سے زیارت کی طرف رواں دواں ہوئے اور دو گھنٹے میں ہم زیارت پہنچ گئے۔

زیارت کوئٹہ سے 125 کلو میٹر کے فاصلے پر واقع ہے اور سطح سمندر سے آٹھ ہزار فٹ کی بلندی پر واقع ہے۔ زیارت کی وجہ تسمیہ ایک بزرگ کا مزار ہے جس کی لوگ بڑی دور دور سے زیارت کرنے آتے ہیں۔اس علاقے کی شہرت کی دو بڑی وجوہات ہیں۔ایک صنوبر کے جنگلات جو کہ بے حد قدیم ہیں اور دنیا میں ایک بڑے صنوبر کے جنگل کے طور پر جانے جاتے ہیں۔

دوسرا اس علاقے میں زیارت ریذیڈنسی ہے جسے انگریزوں نے 1891ء میں تعمیر کیا اور 1948ء میں قائداعظم یہاں پر بائیس دن کے لئے قیام پذیر ہوئے تھے۔ ساری عمارت لکڑی کی بنی ہوئی ہے۔ چند سال پہلے کچھ شر پسندوں نے اسے آگ لگا دی تھی۔اب اس کی دوبارہ ویسی ہی تعمیر کی گئی ہے جیسے پہلے تھی۔ کافی محنت کے ساتھ اسے اصل شکل میں ڈھالا گیا ہے۔ یہ شہر کے باہر ایک اونچی جگہ پر واقع ہے۔اس کے ارد گرد اور بھی بے شمار عمارتیں موجود ہیں جو کہ مختلف محکموں کی ہیں۔

ہم نے زیارت میں ایک گھنٹہ گزارا، تصاویر بنانا تو لازمی تھا۔ میری اہلیہ بھی اس جگہ آ کر بہت خوش تھیں مجھے بہت خوشی ہوئی کہ میری اہلیہ کو کوئٹہ کی نسبت یہ جگہ بہت پسند آئی۔ زیارت کے بعد ہم آگے چل پڑے اور ایک کھلی جگہ جہاں پر پانی کا ایک چھوٹا سا چشمہ بھی تھا۔ اس کے کنارے ہم نے بار بی کیو کا پروگرام بنایا۔خواتین کو ہم نے کہا کہ اب مرد حضرات پکائیں گے اور خواتین کھائیں گی۔ ہم یہاں کچھ وقت کے لیے رکے بچوں کے ساتھ ساتھ اور ہم سب نے بھی یہاں خوب لطف اٹھایا۔ یہ جگہ دو پہاڑی سلسلوں کے درمیان ہرنائی کو جانے والی سڑکوں کے درمیان واقع ہے۔ یہاں بہت ہی خاموشی تھی اسی دوران یہاں پر دو ریوڑ بھی آئے اور چرواہوں نے انھیں پانی پلایا۔ چار بجے کے قریب ہم واپسی کے لئے روانہ ہوئے۔ شہر میں آٹھ بجے اعجاز محبوب کے پاس کھانا کھانے جانا تھا۔اس کی تیاری میں مصروف ہو گئے۔

اعجاز محبوب صاحب کے گھر ایک یادگار عشائیہ

اعجاز محبوب کا گھر کوئٹہ کی ایک گنجان آبادی میں ہے۔ راستے میں ایک چوک پر کافی رش تھا اور بے شمار کھانے پینے کی دکانیں تھیں۔ اعجاز محبوب صاحب نے بتایا کہ اس چوک کا نام گوالمنڈی ہے۔ اِس نام کا ایک علاقہ پرانے لاہور میں بھی ہے جو کھانے پینے کی روایتی دکانوں کی وجہ سے کافی جانا جاتا ہے۔ اعجاز صاحب ہمیں اپنے گھر لے گئے۔ ہم نے دیکھا کہ ان کی گلی (جس کی چوڑائی بارہ فٹ کے قریب ہو گی) اس میں ایک ٹریکٹر اپنے پانی کے ٹینکر کے ساتھ کھڑا تھا۔ اعجاز صاحب نے بتایا کہ کوئٹہ میں پانی کی شدید قلّت ہے اس لئے لوگ پانی کے ٹینکر خریدتے ہیں۔ عام گھر کے پانی کا خرچ تین ہزار روپیہ ماہانہ تک ہے۔ اگر اس کا کوئی مستقل حل تلاش نہ کیا گیا تو آنے والے دنوں میں شدید مشکلات کا سامنا کرنا پڑے گا۔

اعجاز صاحب کے گھر میں چند اور احباب بھی موجود تھے جن سے کوئٹہ کے حالات پر سیر حاصل گفتگو ہوئی۔ ان کی باتوں کا خلاصہ یہ ہے کہ موجودہ صوبائی حکومت سے لوگ مطمئن ہیں۔ امن وامان کی صورت حال بھی بہتر ہے اور معاشی سرگرمیاں بھی ٹھیک سے چل رہی ہیں۔ ان کی باتوں سے ایک امید کی کرن پھوٹتی ہوئی نظر آئی۔ پر تکلف کھانا اس شام کی حسین یاد ہے جو کہ دیر تک یاد رہے گا۔

مستونگ ایک اہم شہر

آفاق کے دفتر میں نعیم بھائی نے مستونگ جانے کی دعوت دی تھی جسے میں نے خوش دلی سے قبول کیا تھا۔ میری اہلیہ اور ڈاکٹر ضمیر کی اہلیہ نے شاپنگ کا پروگرام بنایا جو کہ خواتین کا پسندیدہ مشغلہ ہے۔ ہماری فلائٹ شام چار بجے کی تھی اور ہم نے دو بجے تک ہوٹل پہنچنا تھا۔ نعیم بھائی کا ڈرائیور مجھے ہوٹل میں لینے آیا میں اس کے ساتھ چلا گیا اور راستے میں نعیم بھائی اور اعجاز محبوب کے ساتھ عازم مستونگ ہوئے۔

مستونگ کوئٹہ سے پچاس کلومیٹر کے فاصلے پر واقع ہے۔ کوئٹہ سے ایک بڑی سڑک جنوب کی طرف نکلتی ہے۔ اس سڑک سے ایک سڑک نوشکی اور دالبندین کو جاتی ہے۔ دوسری سڑک مستونگ اور قلات کو جاتی ہے۔ پھر خضدار اور بیلہ سے ہوتی ہوئی کراچی جاتی ہے۔ سریاب روڈ سے ہوتے ہوئے ہم ایک گھنٹے میں مستونگ پہنچ گئے۔ راستے میں دشت کا علاقہ آتا ہے۔ جس میں ریلوے لائن پر ایک روز پہلے دھماکہ ہوا تھا اور دو افراد اللہ کو پیارے ہو گئے۔ مستونگ بلوچستان کا ایک ضلع ہے اور مستونگ اس کا صدر مقام ہے۔ علاقے کی اکثریت بلوچ قوم سے تعلق رکھتی ہے۔ براہوئی اس علاقے میں سب سے زیادہ بولی جانے والی زبان ہے۔ علاقے میں امن وامان کافی عرصے سے مخدوش ہے۔

مستونگ سطح سمندر سے ساڑھے پانچ ہزار فٹ بلند ہے۔اس لئے یہاں سردی بھی ہوتی ہے۔ میں دو نومبر کو وہاں تھا اور مجھے سردی محسوس ہو رہی تھی۔ مستونگ میں جماعت اسلامی کے ایک ساتھی (جو ایک کالج میں پروفیسر ہیں) کے گھر ناشتے کا پروگرام تھا۔ دستر خواں پر بے شمار کھانے کی اشیاء تھیں جو ان کے ذوق کا مظہر تھیں۔ ناشتے کے بعد ہم نے حِرا فاؤنڈیشن کے تعاون سے چلنے والے اسکول کا دورہ کیا۔ اس اسکول میں پندرہ سو بچے پڑھتے ہیں۔پروفیسر صاحب اسکول کے مالک ہیں جو بڑے اہتمام سے سکول چلاتے ہیں۔ اسکول کے پرنسپل صاحب سے بھی ملاقات ہوئی۔ اس دوران ہمارے غزالی پریمئیر کالج کے طلباء کے والدین بھی ملنے آئے، جن سے مل کر بہت خوشی ہوئی۔

بلوچستان حکومت کی ویب سائٹ کے مطابق مستونگ کے علاقے پر ساتویں صدی سے مسلمانوں کی حکومت ہے۔ جس سے یہ لگتا ہے کہ مسلمان اس علاقے میں ہندوستان کے باقی علاقوں کی نسبت بہت پہلے آ گئے تھے۔ 1530ء سے 1545ء تک یہ علاقہ قندھار کے حکمرانوں کے زیر اثر رہا۔ 1543ء میں ہمایوں بادشاہ نے ایران کو جاتے ہوئے اس علاقے میں قیام بھی کیا تھا۔ اپنے ایک سال کے بیٹے اکبر کو اس علاقے میں چھوڑا اور خود ایران چلا گیا۔

اکبر کے دور میں یہ علاقہ مغل حکمرانوں کے زیر تحت تھا اور قندھار کا حصہ سمجھا جاتا تھا۔آئین اکبری کے مطابق مستونگ میں ایک قلعہ بھی تھا جو کہ مٹی کی اینٹوں سے بنایا گیا تھا۔ مغلوں سے اس علاقے کو براہوئی لوگوں نے چھین لیا۔ نادر شاہ اور احمد شاہ ابدالی نے بھی اس علاقے پر حکومت کی ہے۔ 1839ء میں انگریزوں نے اس علاقے پر جزوی قبضہ کیا اور جو 1947ء تک برقرار رہا (اس کی تفصیل میں نے آئندہ صفحات

میں لکھی ہے)۔ 1958ء میں خان آف قلات نے اس علاقے کو پاکستان میں ضم کر دیا۔ نعیم رند نے بتایا کہ قائداعظم بھی ایک دفعہ اس علاقہ میں تشریف لائے۔

دو گھنٹے مستونگ میں رہنے کے بعد ہم واپس کوئٹہ آ گئے۔ اعجاز صاحب مجھے میزان چوک لے گئے اور میزان چوک کے قریب ایک دکان سے نوروزی جوتا خرید کر دیا جو کہ میں بڑے شوق سے پہنتا ہوں اور اعجاز صاحب کو دعائیں دیتا ہوں۔ بازار سے ہوتے ہوئے ہم واپس ہوٹل آ گئے اور اس دوران میری اہلیہ بھی آ گئی تھیں اور ڈھیر ساری یادوں اور ڈھیر سارے تحفوں کے ساتھ ہم ائیرپورٹ کی طرف چل پڑے۔ جہاز وقت پر تھا اور ہم بخیر و عافیت لاہور پہنچ گئے۔

سبی : پاکستان کا ایک قدیم شہر جو ایک ہندو ملکہ کے نام پر بسایا گیا

سبی شہر دو وجہ سے زیادہ جانا جاتا ہے، ایک یہاں پر ہونے والا سالانہ میلہ جس میں پاکستان بھر سے اور خاص طور پر بلوچستان سے نمائش اور خرید و فروخت کے لیے جانور لائے جاتے ہیں اور اس کے ساتھ ساتھ یہاں پر زرعی نمائش بھی ہوتی ہیں (اس میلہ کی اہمیت کا اندازہ آپ اس سے لگا سکتے ہیں کہ قائدا عظم اپنی بیماری کے باوجود سبی میلہ میں شرکت کے لیے سبی آئے تھے) اور دوسرا یہاں کا گرم موسم۔ سبی میں درجہ حرارت کا پچاس سے اوپر جانا ایک عام سی بات ہوتی ہے۔

فروری 2016ء میں مجھے چار دن کے لئے بلوچستان جانے کا موقع ملا۔ اسی دوران سبی میلہ بھی تھا۔ الخذمت فاؤنڈیشن کی طرف سے اس میلے میں ایک میڈیکل کیمپ لگایا جاتا ہے۔ اسی سلسلے میں ہم جناب عاصم سنجرانی صاحب (صدر الخذمت فاؤنڈیشن بلوچستان) کی قیادت میں کوئٹہ سے سبی گئے۔ اس قافلے میں ہمارے ساتھ کئی اور ساتھیوں کے علاوہ جناب جمیل کرد صاحب (جنرل سیکریٹریالخذمت فاؤنڈیشن بلوچستان) بھی تھے۔اس سفر کی روداد پیش خدمت ہے۔

سبی محلِ وقوع

سبی بلوچستان کے شمال مشرق میں واقع ایک قدیم شہر ہے جو کوئٹہ سے ڈیڑھ سو کلومیٹر سے زائد دوری پر واقع ہے۔ کوئٹہ سے جیکب آباد اور سکھر جانے والی سڑک اسی شہر سے ہو کر گزرتی ہے۔ اگر آپ سندھ کی طرف سے آئیں تو آپ شکارپور، جیکب آباد، ڈیرہ اللہ یار، ڈیرہ مراد جمالی سے ہوتے ہوئے سبی آسکتے ہیں۔ راستے میں بھاگ نام کا ایک قصبہ بھی آتا ہے (بیلوں کی ایک مشہور نسل "بھاگ ناڑی" کا نام بھی اسی

قصبہ کے نام کی وجہ سے ہی ہے)۔ سکھر سے سبی کا فاصلہ اڑھائی سو کلو میٹر کے لگ بھگ ہے۔ کوئٹہ سے سبی جانے کے لیے آپ کو ڈھاڈر، مچھ اور بولان پاس (پاس جسے اردو میں درۂ بولان کہتے ہیں مقامی لوگ اسے بولان کے نام سے پکارتے ہیں) سے گزرنا پڑتا ہے۔اب سبی اور کوئٹہ کے درمیان ریل براستہ بولان پاس چلتی ہے۔

پہلے پہل انگریزوں نے سبی سے کوئٹہ جانے کے لیے ایک ریل لائن براستہ ہرنائی بچھائی تھی۔اس کی وجہ سبی اور کوئٹہ کے درمیان اسی کلومیٹر سے بھی طویل بولان پاس کا مشکل راستہ اور اونچے پہاڑ تھے۔ بعد ازاں براہ راست سبی سے کوئٹہ تک ریل کا انتظام کیا گیا۔اس کے لیے بولان پاس میں کئی ٹنلز بنائیں گئیں جو خود ایک عجوبہ ہیں۔ سبی کے مشرق میں کوہلو اور ڈیرہ بگٹی واقع ہے اور ان سے آگے پنجاب کا آخری ضلع راجن پور ہے۔ ہمارا سفر کوئٹہ سے شروع ہوا اور ہم براستہ مچھ اور بولان پاس کے خوبصورت پہاڑوں کے درمیان سے گزر کر سبی پہنچے۔ راستے میں سب سے اہم چیز بولان پاس تھا۔ اس علاقے میں واقع ہزاروں سال پرانی مہر گڑھ کی باقیات بھی موجود ہیں، جن کا تعلق موہنجوداڑو سے جوڑا جاتا ہے۔ مہر گڑھ کا ذکر میں اپنے ایک اور سفر نامے میں کروں گا۔ اس موقع پر اس سفر میں مہر گڑھ جانے کا موقع نہیں ملا۔

اس سے پہلے کہ میں آپ کو سبی شہر کی تاریخ سے آگاہ کروں اور جو کچھ ہمیں دیکھنے کو ملا اس کا ذکر کروں، میں چاہوں گا کہ آپ کو مچھ، آب گم اور بولان پاس (جسے درہ بولان بھی کہتے ہیں) کی تاریخ سے آگاہ کروں۔ اس سے پہلے کہ آپ یہ تحریر پڑھیں میں آپ سے گزارش کروں گا کہ آپ ایک دفعہ اس علاقے کے نقشے کو ضرور دیکھ لیں۔ نقشے سے آپ کو واضح طور پر یہ معلوم ہوگا کہ صدیوں سے ہندوستان سے اور خاص طور پر سندھ اور پنجاب کے علاقوں سے بلوچستان اور افغانستان جانے کے لیے لوگ بولان

پاس سے ہی گزرتے تھے۔ اس راستہ سے لوگ کوئٹہ پہنچتے اور پھر وہاں سے چمن اور آگے قندھار تک جاتے تھے۔ اسی سڑک پر ایک سات ہزار سال قدیم شہر، مہر گڑھ کا ہونا بھی اس بات کی نشانی ہے کہ یہ علاقہ صدیوں سے ایک اہم گزرگاہ رہا ہے۔ یہاں پر بڑی تعداد میں لوگ رہتے تھے۔ کئی ایسے شہر بھی آباد تھے جن کا اب آہستہ آہستہ پتہ چل رہا ہے۔

مچھ اور مچھ جیل

کوئٹہ سے نکلنے کے بعد پہلا قابل ذکر قصبہ کول پور آتا ہے۔ مجھے کول پور سے آگے صحرا کی طرف بھی جانے کا موقع ملا۔ اس کا ذکر میں آئندہ صفحات میں کروں گا۔ ہم کول پور ٹھہرے بغیر آگے چلے گئے۔ کول پور کے متعلق میں صرف اتنا بتا دوں کہ یہ سطح سمندر سے کوئی پونے پانچ ہزار فٹ کی بلندی پر واقع ہے۔ اس علاقے میں برفباری بھی ہوتی ہیں۔ سبی کے راستے میں مچھ نام کا ایک چھوٹا سا قصبہ آتا ہے جو دو وجوہات کی بنا پر کافی مشہور ہے۔ ایک وجہ شہرت یہاں سے نکلنے والا کوئلہ ہے جو پاکستان بھر میں جاتا ہے جبکہ دوسری وجہ شہرت یہاں پر موجود ایک قدیم اور محفوظ جیل ہے۔

ہندوستان بھر میں جب بھی انگریزوں نے کسی کو بہت سخت سزا دینا ہوتی تھی تو وہ اسے مچھ جیل بھیج دیتے تھے (یہ سلسلہ اب تک جاری ہے)۔ مجھے یاد ہے کہ ذوالفقار علی بھٹو کے دور میں چوہدری ظہور الٰہی کو اسی جیل میں رکھا گیا تھا۔ ہم مچھ جیل کے کافی فاصلے سے گزرے اس لیے ہم اسے صرف دور سے ہی دیکھ سکے بلکہ آپ یوں کہہ سکتے ہیں کہ ہم وہ راستہ ہی دیکھ سکے جس پر چل کر مچھ جیل پہنچا جاتا ہے۔

مچھ جیل کے چاروں طرف اونچے اونچے پہاڑ ہیں جن کی وجہ سے یہ جیل ایک بہت ہی محفوظ جیل مانی جاتی ہے۔ مچھ جیل رہنے کے لحاظ سے پاکستان کی مشکل ترین جیلوں میں سے ایک ہے۔ اسی وجہ سے اسے کالا پانی بھی کہتے ہیں۔ یہاں کا موسم بھی بے حد سخت اور ناقابلِ برداشت ہے۔ سردیوں میں برف بھی پڑتی ہے اور گرمیوں میں گرمی بھی ناقابلِ برداشت ہوتی ہے۔ یہ جیل کوئٹہ سے ستر کلومیٹر جنوب مغرب میں واقع ہے۔ مچھ شہر بھی جیل سے دس کلومیٹر سے زائد فاصلے پر موجود ہے۔

انگریزوں نے یہ جیل 1929 ء میں تعمیر کی تھی۔ اتنی دور دراز جگہ پر اس جیل کے بنانے کا مقصد ہندوستان کی آزادی کی خاطر تحریک چلانے والوں کو ان کے علاقوں سے دور قید کرنا تھا جہاں ان کے اہل و عیال کے لیے آنا بھی مشکل ہو۔ انگریزوں نے ہندوستان میں اس طرح کی کئی اور جیلیں بھی بنائی تھیں لیکن سب سے خوفناک جیل مچھ جیل ہی کو سمجھا جاتا ہے۔ البتہ اسکا موازنہ جزیرہ انڈمان کی بدنامِ زمانہ جیل سے کیا جاسکتا ہے۔ مچھ جیل ساٹھ ایکڑ رقبے پر پھیلی ہوئی ہے۔ یہاں ایک وقت میں ایک ہزار قیدی رکھے جاسکتے ہیں۔ چند سال قبل ایم کیو ایم کے ایک رہنما صولت مرزا کو بھی اسی جیل میں رکھا گیا تھا اور یہیں پر انھیں پھانسی کی سزا بھی دی گئ تھی۔

اللہ تعالیٰ سے دعا ہے کہ ہر کسی کو کسی بھی مشکل وقت سے محفوظ رکھے۔

آمین

آب گم ریلوے اسٹیشن اور ایک تفریحی مقام

آب گم نام کا قصبہ سبی سے پہلے ضلع کچھی میں واقع ہے۔ کوئٹہ سے اس کا فاصلہ پچاس کلومیٹر ہے۔ سکھر سے کوئٹہ ریلوے لائن اسی شہر سے ہو کر گزرتی ہے۔ یہاں بولان پہاڑ کے دامن میں واقع ایک خوبصورت ریلوے اسٹیشن ہے جو 1886ء میں

بنایا گیا تھا۔ آب گم ایک فارسی لفظ ہے جس کا مطلب گمشدہ پانی کا چشمہ ہے۔ یہاں ایک قدرتی چشمہ بھی ہے جسے اب ایک خوبصورت تفریح گاہ میں تبدیل کر دیا گیا ہے۔ گرد و نواح اور کوئٹہ سے ایک بڑی تعداد میں لوگ اس جگہ تفریح کے لیے آتے ہیں۔ اس سفر میں ہم اس طرف تو نہ جاسکے البتہ 2018ء میں عاصم الٰہی مانگٹ، عمر بھٹی، شعیب ہاشمی اور احمد عمر یہاں آئے تھے اور یہاں کے چشمے سے بھی لطف اندوز ہوئے تھے۔

نومبر 2015ء میں (یعنی ہمارے سفر سے چند ماہ پہلے) آب گم کے پاس راولپنڈی سے کوئٹہ جانے والی جعفر ایکسپریس پٹڑی سے اتر گئی تھی جس کے نتیجے میں ایک ہولناک حادثہ پیش آیا۔ بیس سے زائد افراد اپنی جان سے ہاتھ دھو بیٹھے اور سو کے قریب لوگ زخمی بھی ہوئے۔ آب گم کے ساتھ جڑے اس واقعے نے ہم سب کو اداس کر دیا۔

درہ بولان: افغانستان اور ہندوستان کے درمیان ایک قدیم گزرگاہ

بولان پاس شمال سے جنوب کی جانب پھیلا ہوا ہے۔ اس کا پھیلاؤ شمال میں کول پور سے شروع ہو کر جنوب میں دریائے بولان کی وادی تک ہے۔ ایک طرف سبی اور دوسری طرف کول پور کو اس کا دروازہ کہا جاتا ہے۔ اس کی لمبائی تقریباً نوے کلومیٹر کے قریب ہے۔ یہ راستہ تنگ گھاٹیوں اور چاروں طرف انتہائی اونچے خشک پہاڑوں سے ہو کر گزرتا ہے۔ جیسا کہ میں نے شروع میں لکھا کہ یہ راستہ افغانستان سے ہندوستان کے جنوب اور وسطی علاقوں میں آنے کے لئے اختیار کیا جاتا تھا۔

مغرب (افغانستان اور ایران) سے ہندوستان آنے کے چار بڑے راستے ہیں۔ جن میں ایک درہ خیبر سے پشاور، دوسرا اوانا سے ملتان، کوہاٹ، میانوالی، تیسرا چمن

سے سندھ براستہ بولان اور چوتھا زاہدان سے، دالبندین، آواران، گوادر اور سمندر کے ساتھ ساتھ کراچی اور آگے ممبئی۔

بولان کا راستہ زیادہ تر افغانستان کے جنوب مغرب میں بسنے والے خانہ بدوش اختیار کرتے تھے۔ اس لیے یہ کہا جاسکتا ہے کہ جنوب میں بولان پاس یک اہم راستہ تھا جیسا کہ شمال میں خیبر پاس اور گومل پاس۔ تاریخ سے یہ بھی پتہ چلتا ہے کہ ایک مرتبہ احمد شاہ ابدالی بھی خیبر پاس کی بجائے اس درہ سے گزر کر ہندوستان آیا تھا لیکن راستے کی مشکلات کی وجہ سے وہ اکثر خیبر پاس کے ذریعہ ہی ہندوستان آیا۔

میں نے ایک کتاب جس کا نام "ایک غلام کی سرگزشت" (جسے ایک ہندو سپاہی نے لکھا تھا) بھی پڑھی ہے۔ یہ سپاہی انگریزوں کی اس فوج میں شامل تھا جو 1839ء میں فیروزپور پنجاب سے چل کر براستہ سبی، کوئٹہ، قندھار، غزنی اور کابل تک گیا تھا۔ اسے گریٹ گیم یعنی افغان وارز کے سلسلے کی پہلی جنگ کہا جاتا ہے۔ یہ فوج کابل کے تخت کے جھگڑے میں ایک فریق کو حکومت حاصل کرنے میں مدد کرنے کے لیے کرائے کی فوج بن کر گئی تھی۔ (یہ ایک ظاہری وجہ تھی۔ اصل وجہ روس اور فرانس کی پیش قدمی کو روکنے کے لیے کابل میں ایک ہم خیال حکومت کا قیام تھا۔)

اس کتاب میں بولان پاس سے گزرنے کی تفصیل لکھی ہوئی ہے۔ یہ فوج سر جان کین کی قیادت میں بارہ ہزار ہندوستانی اور انگریز فوجیوں پر مشتمل تھی۔ اس علاقے سے گزرتے ہوئے مقامی لوگوں نے انگریزوں کو کافی جانی اور مالی نقصان بھی پہنچایا۔ اس کے علاوہ ندی نالوں میں طغیانی کی وجہ سے بھی انگریز فوج کو بے حد مشکلات کا سامنا کرنا پڑا۔ اس وقت انگریزوں کا مقصد صرف یہاں سے گزرنا تھا۔ اس لیے وہ یہاں کے لوگوں سے معاملات طے کر کے آگے گزر گئے۔ پنجاب، سندھ اور

بلوچستان کے مقامی حکمرانوں نے فیروزپور سے چمن تک بحفاظت گزرنے کی ضمانت دی تھی یا وہ اس سے لاتعلق رہے کیونکہ وہ انگریزوں کو روکنے کی طاقت ہی نہیں رکھتے تھے۔

اس فوج میں انگریز فوجی افسران کے علاوہ باقی سب ہندوستانی سپاہی تھے جن میں اکثریت کا تعلق شمالی ہندوستان سے تھا۔ یہ بھی کہا جاتا ہے کہ باوجود اس کے کہ رنجیت سنگھ (جو انگریزوں کا دوست تھا اور اس نے ان سے ایک معاہدے کے تحت ستلج کے مغربی حصے پر اپنی حکومت قائم کر رکھی تھی) نے انھیں لاہور اور پشاور سے گزر کر افغانستان جانے کے لیے راستہ دینے سے انکار کیا تھا۔ اس لیے انگریزوں نے اس مشکل اور طویل راستے کا انتخاب کیا تھا۔

سبی ریلوے لائن

انگریز جس بھی علاقے میں گئے انھوں نے تین کام ضرور کیے۔ ایک یہ کہ اس علاقے کے پہلے سے موجود نوابوں، جاگیرداروں، وڈیروں کی سرپرستی کی۔ ان کے جان اور مال کی حفاظت کی ذمہ داری لی، ان کی مالی مدد بھی کی، معاشرے میں عزت بڑھانے کے کام جیسے القابات وغیرہ بھی دیئے۔ انھوں نے دوسرا کام یہ کیا کہ عام آدمی کی فلاح کے منصوبے، شاہراہوں کا قیام، ریلوے لائن کا بچھانا اور نہری نظام وغیرہ پر توجہ دی۔ ان کا تیسرا کام تعلیمی اداروں کا قیام تھا تاکہ انھیں اپنے ہم خیال لوگ مل سکیں۔ یہ تینوں کام انھوں نے بلوچستان میں بھی کیے۔

کراچی سے روہڑی تک ریل لائن پہلے سے بچھ چکی تھی۔ روہڑی سے چمن تک کی ریل لائن کا آغاز 1879ء میں کیا گیا۔ شروع میں یہ ریل سبی تک تھی اور بعد میں

اسے براستہ ہرنائی کوئٹہ تک پہنچایا گیا۔ یہ لائن 1887 ء میں مکمل ہوئی۔ اس وقت یہ لائن نارتھ ویسٹرن اسٹیٹ ریلوے کا حصہ تھی۔

یہ بات بھی دلچسپی کی ہے کہ مقامی لوگوں کی مخالفت کے ڈر سے 1883 ء میں ہرنائی لائن کی تعمیر خفیہ طور پر شروع ہوئی۔ اسے عوام میں "ہرنائی روڈ امپر وومنٹ سکیم" کے نام سے مشہور کیا گیا۔ آخر کار یہ لائن مارچ 1887 ء میں کوئٹہ پہنچی اور جنوری 1892 ء میں اسے چمن تک مکمل کیا گیا۔ چمن تک جانے کے لیے خوجک ٹنل کی تعمیر کی گئی جو نارتھ ویسٹرن اسٹیٹ ریلوے سسٹم میں سب سے طویل ریلوے ٹنل تھی۔

سبی میلہ: جس کا آغاز انگریزوں نے کیا

معافی چاہتا ہوں سبی کے سفر کا حال بیان کرتے ہوئے تاریخ کے اوراق میں گم ہو گیا۔ ایسا ہونا ضروری بھی ہوتا ہے۔

ہم سب سبی کے میلے میں پہنچے۔ یہاں پر الخدمت فاؤنڈیشن پاکستان کا میڈیکل کیمپ لگا ہوا تھا۔ ہمارے مقامی ساتھی جناب مظفر ابڑو کی قیادت میں لوگوں کی خدمت میں مصروف تھے۔ انھوں نے جانوروں کے لیے بھی ادویات کا بندوبست کیا ہوا تھا۔ ایک طرف ایک بڑے گراؤنڈ میں کھیلوں کا انتظام تھا۔ دوسری طرف مویشی منڈی تھی۔ جہاں دور دور سے لوگ اپنے جانور لے کر آئے ہوئے تھے۔ میری سب سے زیادہ دلچسپی بھاگ ناڑی بیل میں تھی۔ اس کی وجہ سوائے ان کہانیوں کے کچھ نہ تھی جو میں اپنے بڑوں سے سنتا آیا تھا کہ ہندوستان میں تقسیم ہند سے قبل ان کے پاس کس قدر نایاب نسل کے بیل تھے۔

ہم سب مل کر ایک ایسی جگہ چلے گئے جہاں کئی قدِآدم بیل کھڑے تھے۔ بہت ہی خوبصورت، اونچے لمبے، صحت مند۔۔۔ میں نے ان کے ساتھ تصاویر بھی بنوائیں۔ میلے سے فارغ ہو کر ہم شہر کی سیر کے لیے چلے گئے۔ شہر کی سب سے اہم عمارت اس کا ریلوے اسٹیشن تھا۔ ہمیں یہ بھی معلوم ہوا کہ پچھلی صدی میں اس علاقے میں پانی کی شدید قلّت تھی۔ ایک قریبی علاقے سے ریل کے ذریعہ پانی لایا جاتا تھا۔ اس کے ساتھ ساتھ یہ بھی معلوم ہوا کہ اس علاقے میں پہلا بجلی گھر ریلوے اسٹیشن پر ہی بنایا گیا تھا۔

سبی میلہ کی تاریخ

عرصہ دراز سے سبی میلہ کے بارے میں سنتے آرہے ہیں۔ قائداعظم محمد علی جناح نے بھی اس میلے میں شرکت کی حالانکہ اس وقت ان کی طبیعت بہت اچھی نہیں تھی۔ جس سے اندازہ ہوا کہ یہ ایک بہت ہی اہم میلہ ہے۔ سبی میلے کی تاریخ پڑھتے ہوئے معلوم ہوا کہ یہ میلہ پہلی مرتبہ جنوری 1885ء میں منعقد ہوا تھا۔ میں نے یہ جاننے کی کوشش کی کہ پنجاب اور سندھ کے علاقوں میں کسی بھی جگہ پر ایسے کسی میلہ کے بارے میں کچھ جاننے کو نہیں ملتا۔ وہ کیا خاص بات تھی کہ بلوچستان کے اس علاقے میں (جو سندھ کی سرحد کے پاس تھا) اس میلے کا اہتمام کیا جاتا تھا؟

جب میں نے تاریخ کو پڑھا تو مجھے معلوم ہوا کہ یہ وہی دور ہے جب انگریز بلوچستان میں اپنے قدم جما رہے تھے۔ ریلوے لائن کا بھی آغاز ہو چکا تھا۔ کوئٹہ کی آبادکاری بھی شروع ہو چکی تھی۔ بلوچستان کے دور دراز علاقوں میں جانے کے لیے اونٹوں اور گھوڑوں کی ضرورت تھی۔ یہ میلہ اسی مقصد کے لیے لگایا جاتا تھا تاکہ لوگ اپنے اچھے گھوڑے اور اونٹ یہاں لے کر آئیں اور انگریز سرکار انھیں خرید کر اپنی فوجی ضرورت

کے لیے استعمال کر سکے۔ (میں یہ بات کسی تاریخی حوالے سے نہیں کر رہا بلکہ یہ سب کچھ میری اپنی سوچ کا نتیجہ ہے اور اس سوچ کے پیچھے وہ تاریخی حقائق ہیں جو اس میلے کے بارے میں پڑھتے ہوئے جاننے کو ملے)۔ یاد رہے اس وقت سبی ضلع کا قیام عمل میں نہیں آیا تھا۔ یہ تمام تر علاقے ممبئی پریڈینسی کے ماتحت تھے۔ اس میلے کے لئے بمبئی حکومت نے مالی مدد بھی فراہم کی تھی۔

اس میلے کے انتظامات کی تمام تر ذمہ داری فوج کے سپرد تھی۔ تاریخ سے یہ بھی پتہ چلتا ہے کہ پہلے سال ایک ہزار سے زیادہ گھوڑے یہاں پر لائے گئے۔ بعد ازاں یہ میلہ ایک ثقافتی شو میں تبدیل ہو گیا۔ اب یہاں پر تین بڑے کام ہوتے ہیں۔ ایک جگہ پر مویشی لائے جاتے ہیں۔ ان کے آپس میں مقابلے ہوتے ہیں جس سے بہترین مویشی پالنے کا شوق پیدا ہوتا ہے۔ دوسرے حصے میں سبزیوں اور پھلوں کی نمائش ہوتی ہے جو کہ بہت سارے لوگوں کی دلچسپی کا باعث ہوتی ہے اور تیسرے مقام پر ایک گراؤنڈ میں ثقافتی شو منعقد کیا جاتا ہے۔ جہاں ایک کثیر تعداد میں لوگ اسے دیکھنے جاتے ہیں۔ ہم ثقافتی شو تو نہ دیکھ سکے لیکن جانوروں، پھلوں اور سبزیوں کی نمائش ضرور دیکھی۔ یہ سب کچھ انتہائی قابل تعریف ہے۔

جب شام ڈھلنے لگی تو ہمارے میر سفر جناب میر عاصم سنجرانی صاحب نے واپسی کا حکم صادر فرمایا اور ہم ایک اچھا دن گزار کر اور دوپہر کا ایک پر لطف کھانا ابڑو صاحب کے ساتھ کھا کر واپس کوئٹہ کی طرف روانہ ہو گئے۔

غیر ملکی حملہ آور اور بلوچستان

بلوچستان کے نقشے کو دیکھنے سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ اس کے شمال مشرق میں اس کی سرحدیں پنجاب کے علاقے ڈیرہ غازی خان، راجن پور، لیہ اور بھکر سے ملتی ہیں۔ اس کے شمال میں ڈیرہ اسماعیل خان ہے جبکہ شمال مغربی سرحد قندھار سے لگتی ہے اور اس کے جنوب مغرب میں ایرانی شہر زاہدان آباد ہے۔ اس کے جنوب میں پسنی، گوادر، بیلہ اور حب جیسے شہروں کے ساتھ ساتھ سات سو کلو میٹر سے زائد ساحلی پٹی کا علاقہ ہے۔ جنوب مشرق میں سیون شریف، دادو، لاڑکانہ اور شہداد کوٹ کے شہر آباد ہیں۔

میں بلوچستان کی ایک تقسیم اور بھی کرنا
چاہتا ہوں جو اس بنیاد پر ہے کہ کن کن لوگوں نے کن کن راستوں سے بلوچستان پر حملہ کیا۔۔۔

بلوچستان کا ایک حصہ وہ ہے جو ساحلِ سمندر سے خضدار تک کا ہے۔ اس علاقے میں عرب حملہ آور آئے۔ تاریخ میں پہلا حملہ تو عربوں کا ہی مانا جاتا ہے (محمد بن قاسم کا دیبل پر حملہ) البتہ کچھ لوگوں کے بقول اس سے پہلے بھی کئی مرتبہ عرب مسلمانوں کی فوجیں یہاں پر حملہ آور ہوئیں ہیں لیکن انھیں کوئی خاص کامیابی حاصل نہیں ہوئی۔ یہ بھی تاریخ کا حصہ ہے کہ ہندوستان سے واپسی پر سکندر اعظم بھی بلوچستان کے ساحلی علاقے میں آیا تھا اور یہیں سے گزر کر ایران گیا تھا۔ محمد بن قاسم کی آمد بھی سندھ میں ہی ہوئی اور پھر اس کے بعد جب سندھ پر مسلمانوں کی حکومت آئی اور اس کے ساتھ بلوچستان کے جنوب مشرقی اور جنوبی علاقوں پر بھی مسلمانوں کا قبضہ ہوا۔ یہ کہاں تک تھا اور کب تک رہا، مجھے اس بارے میں کچھ زیادہ علم نہیں ہے۔

دوسرا علاقہ بلوچستان کی جنوب مغربی سرحد کے پاس ہے جس میں دالبندین جیسے شہر آتے ہیں۔ اس علاقے پر ایران کی طرف سے کئی مرتبہ حملے ہوئے جسے مغربی اور جنوب مغربی علاقہ کہا جا سکتا ہے جو وسیع و عریض ریگستانوں پر مشتمل ہے۔ تاریخ میں کئی ایسی جنگوں کا ذکر ملتا ہے جو ایران کے لوگوں نے اس علاقے کے لوگوں پر مسلط کیں۔ جن کے ظلم کی داستان تاریخ کا ایک سیاہ باب ہے کیونکہ بڑی تعداد میں بلوچوں کا ہونے والا قتلِ عام ناقابلِ بیان ہے۔ یہی وہ علاقہ ہے جہاں انگریزوں اور ایرانیوں کے درمیان موجودہ بلوچستان کے علاقوں کی تقسیم ہوئی اور ایران اور بلوچستان کے درمیان موجود سرحدی لائن بنائی گئی۔ اس سے پہلے کوئی واضح تقسیم موجود نہیں تھی۔

تیسرا علاقہ چمن کا ہے۔ اس طرف سے افغانی لوگوں نے حملے کیے جو چمن کے ذریعے کوئٹہ اور پھر بولان سے ہوتے ہوئے گزرے۔ ان میں غزنوی اور غوری حکمرانوں کے ساتھ ساتھ احمد شاہ درانی بھی شامل ہیں۔

چوتھا حصہ وہ ہے جس پر مغل حکمران حملہ آور تھے۔ مغلوں نے بلوچستان کے شمال سے ڈی آئی خان اور ڈی جی خان کی طرف سے بلوچستان پر حملہ کیا۔ مسلم باغ میں ایک مغل قلعہ کی باقیات اس بات کی تصدیق بھی کرتی ہیں۔ اسکے ساتھ ساتھ آئین اکبری میں مستونگ کو مغلیہ سلطنت کا حصہ بتایا گیا ہے۔ نوشکی کا ذکر کرتے ہوئے میں نے لکھا ہے کہ نوشکی کی وجہ نوش کوہ کا لفظ ہے جس کا مطلب کام ختم ہو گیا ہے۔ اس کے بارے میں کہا جاتا ہے کہ ایک معرکے میں نوشکی کے علاقے کے لوگوں نے مغل بادشاہ جہانگیر کے بھائی کو شکست دی تھی۔ جب وہ کامیاب ہو کر واپس آئے تو لوگوں نے پوچھا کہ کیا ہوا؟ تو جواب میں انھوں نے کہا کہ "نوش کوہ" یعنی کام ختم ہو گیا۔ یہی لفظ بعد میں نوشکی میں تبدیل ہو گیا۔

بلوچستان کا پانچواں حصہ وہ ہے جہاں سے گزر کر انگریز بلوچستان میں آئے۔ انگریز سکھر سے جیکب آباد اور سبی سے ہوتے ہوئے درہ بولان کوئٹہ اور پھر کوئٹہ کے مشرقی علاقے ہرنائی، زیارت، ژوب اور چمن سے گزر کر افغانستان تک گئے۔

اس طرح سے پانچ مختلف حملہ آوروں نے بلوچستان پر حملے کیے ہیں یعنی عرب، ایرانی، ترک مغل اور انگریز۔ پانچوں نے پانچ مختلف اطراف سے بلوچستان پر حملے کی کوشش کی۔ اس میں کوئی شک نہیں کہ ریاست قلات سے پہلے بلوچستان میں کوئی مضبوط ریاست نہیں تھی۔ آبادی بہت کم تھی اور لوگ دور دراز علاقوں میں رہتے تھے۔ کسی بھی طرح کی کوئی ریاست نہیں تھی۔ اس لیے بطور ریاست ان حملہ آوروں کے ساتھ کوئی بڑی جنگ نہیں ہوئی۔ البتہ عام لوگوں نے کبھی بھی ان غیر ملکی حملہ آوروں کو چین سے بیٹھنے نہیں دیا۔

پہلی مرتبہ قلات کی ریاست (جو ستارہویں صدی میں قائم ہوئی) کا ذکر ملتا ہے۔ جو حملہ آور آیا اس نے قبائلی سرداروں سے معاملات طے کرکے ہی اس علاقے پر حکمرانی کی۔ کیا ان سرداروں نے اپنے مالی مفادات کی وجہ سے کیا یا انھوں نے اپنے تخت کو بچانے کے لئے بھی غیر ملکیوں کو اپنے ہاں آنے کی دعوت دی؟ تاریخ سے دونوں باتوں کے ثبوت ملتے ہیں۔ اس بات پر اختلاف کیا جا سکتا ہے لیکن تاریخ سے جو میں نے سمجھا ہے، وہ یہی ہے۔

البتہ ایک بات بہت واضح ہے جس کی مثال کم ہی ملتی ہے کہ جو بھی بلوچستان میں آیا ہے اسے کبھی بھی چین سے حکومت کرنے کا موقع نہیں ملا۔ مقامی قبائل (انفرادی اور اجتماعی طور پر) نے حملہ آوروں کا جینا حرام کر رکھا۔ انھیں کبھی بھی چین سے بیٹھنے نہیں دیا اور ان کے لیے ہمیشہ ہی دردِ سر رہے۔ بلوچوں کا شروع دن سے ہی یہ

مطالبہ تھا کہ وہ اپنے علاقے میں کسی غیر ملکی کو نہیں دیکھنا چاہتے۔انگریز بھی جتنی دیر یہاں رہے ۔ انھوں نے جنگ کی بجائے مختلف سرادروں سے تعلقات کو ترجیح دی ۔ سرداروں کے مفاد کا خیال رکھا۔ مقامی قبائل کے سرداروں کے لیے ایک مقامی نیم فوجی دستے (لیوی) بھی بنائے لیکن عام بلوچ کبھی بھی اس بات سے راضی نہیں ہوا۔

اگر آپ بلوچستان کے نقشے کو ایک دفعہ پھر دیکھیں تو آپ کو معلوم ہوگا کہ اس کا شمال ، شمال مشرقی اور کسی حد تک شمال مغربی علاقہ پشتون لوگوں کی آبادی کا علاقہ ہے۔بلوچستان کے مرکزی حصہ ، مشرق ، جنوب مشرقی ، مغرب، جنوب مغربی اور جنوب میں بلوچ قوم آباد ہے ۔جب بلوچستان کا صوبہ بنایا گیا تو اس میں پشتون علاقوں کو بھی ساتھ ملایا گیا۔ اگر آپ بلوچستان کے علاقے نصیر آباد کو دیکھیں تو آپ جان سکیں گے کہ ان علاقوں میں سندھی بولنے والے لوگوں کی ایک بڑی تعداد آباد ہے۔ ان کے ساتھ ساتھ سرائیکی بولنے والوں کی بھی تعداد کافی زیادہ ہے۔اس طریقے سے جب صوبہ بلوچستان بنایا گیا تو اس میں، پشتون، سندھی، سرائیکی اور بلوچوں کو ملا کر ایک صوبہ بنایا گیا۔ اگر صرف بلوچ علاقوں پر مشتمل بلوچستان بنتا تو بلوچ لوگوں کی بہت ہی واضح اکثریت ہوتی یا شاید سارے ہی بلوچ ہوتے ۔ یہ سب کچھ بتانے کا مقصد آپ کو بلوچستان کے جغرافیہ اور تھوڑی بہت تاریخ سے آگاہ کرنا تھا۔

اب ہم اپنے اصل موضوع کی طرف آتے ہیں کہ انگریز بلوچستان میں کیسے داخل ہوئے؟

پہلا انگریز اور بلوچستان

میں نے نوشکی کے سفر میں یہ لکھا ہے کہ 1810 ء میں پہلی مرتبہ دو انگریزوں نے اس علاقے کا سروے کیا تھا۔انھوں نے اپنا سفر نوشکی سے شروع کیا۔ ایک

نے شمال کی طرف سے دوسرے نے جنوب کی طرف سے سفر شروع کیا اور آخر کار دونوں دو ہزار سے زائد کلومیٹر کا سفر طے کر کے اصفہان پہنچے۔ یہ سارا کچھ روس اور فرانس کی یلغار کو روکنے کے لئے گیا تھا۔ یہ ایک طرح سے انگریزوں کا بلوچستان میں پہلا قدم تھا۔

ان میں سے ایک کا نام ہنری تھا جس نے اس سروے کی رپورٹ لکھی اور اس وقت کے ایسٹ کمپنی کے سربراہ کو پیش کی ۔ اس رپورٹ کے ٹائٹل کا عکس کچھ یوں ہے (یہ رپورٹ انٹرنیٹ پر موجود ہے)۔

TRAVELS

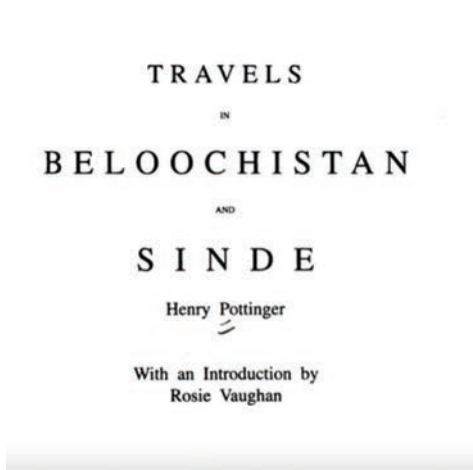
IN

BELOOCHISTAN

AND

SINDE

Henry Pottinger

With an Introduction by
Rosie Vaughan

INTRODUCTION
TO THIS EDITION

IN the late evening of 16 January 1810, two men stepped off a native boat anchored near the village of Sonmeany (now Somniani) in the territory of Sindh, and proceeded to the hut of the local customs official. Not an unusual sight for this setting, were it not that the two men were East India Company army officials Captain Charles Christie and Lieutenant Henry Pottinger disguised as Tartar horse-dealers for a Hindu merchant. Their mission, prompted by fear of invasion of British Indian territories by European powers, was to survey the unknown area of Balochistan, part of a possible land-route from Europe to India. They were to leave Sonmeany (now Somniani) a few days later, with shaved heads and full local attire and, to the disbelief of watching traders, take the notoriously dangerous route to Kelat (now Kalat). Christie and Pottinger were following orders and exercised no choice in the matter; thus they began an expedition that would cause them to endure countless hardships, risk their lives and stretch their wits in order to maintain their adopted disguises.

بلوچستان سے پہلے سندھ

انگریزوں نے ہندوستان کے جنوبی علاقے قبضے میں لینے کے بعد اس کے مغربی علاقے (گجرات، مہاراشٹرا، وغیرہ) پر پیش قدمی کی۔ اس کے بعد ان کا اگلا نشانہ بلوچستان اور افغانستان تھا لیکن اس کے لیے ضروری تھا کہ پنجاب اور سندھ ان کے ماتحت ہوں۔۔۔۔ پنجاب میں رنجیت سنگھ کی حکومت تھی جو ان کا اتحادی تھا۔ سندھ میں ایسا انتظام نہیں تھا۔ اس کام کے لیے انھوں نے روایتی طریقہ اختیار کیا۔

سب سے پہلے انیسویں صدی کے آغاز میں انھوں نے سندھ کے مختلف مقامات پر اپنے تجارتی مراکز قائم کیے اور اہل سندھ کو اس میں شریک کیا۔ اس کام کے لیے انھوں نے مقامی حکمرانوں سے کئی معاہدے بھی کیے۔ اسی دوران رنجیت سنگھ پنجاب میں اپنی ایک مضبوط ریاست بنا چکا تھا اور اس میں مسلسل اضافہ کر رہا تھا۔

ملتان، ڈیرہ غازی خان، ڈیرہ اسمٰعیل خان اور بنوں وغیرہ کے بعد اس کا اگلا ہدف سندھ ہو سکتا تھا۔ انگریزوں نے اس خدشے کا فائدہ اٹھایا اور سندھ کے حکمرانوں کے دلوں میں ایک خوف پیدا کر دیا۔ جس پر اہلِ سندھ انگریزوں کی مدد لینے پر مجبور ہو گئے۔ بالکل اسی طرح جیسے مشرقی پنجاب کی سکھ اور ہندو ریاستوں نے کیا۔ پہلی افغان جنگ کے نتیجے میں انگریز یہ بات جان گئے تھے کہ افغانستان پر قبضے کے لیے بولان پاس کو عبور کرنے سے پہلے انھیں سندھ سے گزرنا ہوگا جہاں ان کا قبضہ ہونا ضروری ہے۔

یہ وہ حالات تھے جب 1832ء میں خیرپور اور حیدر آباد کے حکمرانوں نے انگریزوں کو سندھ میں سڑکیں استعمال کرنے کی اجازت دی۔ اس کے ساتھ ساتھ دریائے سندھ میں انگریزوں کو جہاز چلانے کا پروانہ بھی دے دیا گیا۔ یہ بات بھی قابلِ غور ہے کہ پہلی افغان جنگ کے دوران سندھ کے حکمرانوں نے انگریزوں کو سندھ کا راستہ استعمال کرنے کی اجازت دی تھی (یا انھوں نے زبردستی ایسا کیا تھا)۔ انگریزوں کے لیے پنجاب سے کابل براستہ لاہور زیادہ آسان تھا لیکن رنجیت سنگھ نے راستہ دینے سے انکار کر دیا۔ اہلِ سندھ نے اجازت دے دی (یا خاموشی اختیار کی) اور یوں انگریزوں کا سندھ میں عمل دخل شروع ہو گیا۔

سندھ کو بچانے کی ایک آخری کوشش 1843ء میں لڑی جانے والی جنگِ میانی بھی ہے۔ جس میں ایک طرف سر چارلس نیپئر کے ماتحت تقریباً تین ہزار تربیت یافتہ فوجی تھے (جن میں اکثریت ہندوستانی فوجیوں پر مشتمل تھی) اور دوسری طرف سندھ کے حکمرانوں کے بیس ہزار سے زائد غیر تربیت یافتہ سپاہی کم پیروکار زیادہ تھے۔ اس جنگ کا نتیجہ انگریزوں کے حق میں نکلا اور ایک صدیوں سے آزاد علاقہ انگریزوں کا باجگزار بن گیا۔ کچھ میروں کی حکمرانی تو بچ گئی لیکن عام آدمی کے حصے میں غلامی کا طوق پڑ گیا اور اب تک پڑا ہوا ہے۔

پھر وہ وقت آیا کہ 1843 ء میں نیپئیر کی قیادت میں سندھ پر انگریزوں کا براہِ راست اور بلواسطہ قبضہ ہو گیا۔ اس قبضے کے بعد انھوں نے بلوچستان کی طرف پیش قدمی شروع کر دی۔ اس سے پہلے وہ صرف بولان کے راستے سے افغانستان گئے تھے۔ اب کی بار ان کے ارادے بہت مختلف تھے۔ اسی دوران 1849ء میں پنجاب بھی انگریزوں کے قبضے میں آ گیا۔ اب انھیں افغانستان جانے سے کوئی نہیں روک سکتا تھا۔

یہاں میں ایک رپورٹ کا حوالہ دینا چاہتا ہوں جو انگریزوں کے ایک محکمے نے تیار کی تھی (یہ رپورٹ انٹرنیٹ پر بھی موجود ہے)۔ میں نے ایک صفحے کا عکس بھی دیا ہے جس میں بلوچستان کے علاقے کی تقسیم کا ذکر کیا گیا ہے۔

FOR OFFICIAL USE ONLY.

FRONTIER AND OVERSEAS EXPEDITIONS FROM INDIA.

COMPILED IN THE

INTELLIGENCE BRANCH

DIVISION OF THE CHIEF OF THE STAFF

ARMY HEAD QUARTERS

INDIA

IN SIX VOLUMES

VOL. III

BALUCHISTAN AND THE FIRST AFGHAN WAR.

CALCUTTA

SUPERINTENDENT GOVERNMENT PRINTING, INDIA

1910

NOTE.

A SHORT narrative of the First Afghan War has been added to this volume, as the main portion of the British Army invading Afghanistan during that war passed through Baluchistan, and the histories of the two countries at that period are thus closely connected.

بلوچستان کی ایک مختصر تاریخ

مسلمان اس علاقے میں کیسے آئے اس کی مجھے زیادہ تفصیل تو نہ مل سکی البتہ یہ ضرور معلوم ہوا کہ جب ایران میں مسلمانوں کی حکومت قائم ہو گئی (عرب پہلے ہی سے ان کے ماتحت تھا) تو انھوں نے اپنی سلطنت کو چاروں طرف بڑھانا شروع کر دیا۔ایک طرف وہ افریقہ کی جانب چلے گئےاور دوسری طرف ان کا رجحان وسطی ایشیا کی طرف ہوا۔ تیسری طرف انھوں نے کابل پر اپنا قبضہ جمایا اور آگے ہندوستان کی طرف بڑھنا شروع کیا۔اس کے ساتھ ساتھ افغانستان کا بیشتر حصہ بھی ان کے قبضے میں آگیا۔افغانستان اور ایران کی سرحد پار والے علاقوں پر بھی انھوں نے اپنی ریاست کو بڑھانے کا فیصلہ کیا۔ محمد بن قاسم کا حملہ اسی سلسلے کی ایک کڑی ہے۔ایران کے لوگ بھی موجودہ بلوچستان کی مغربی پٹی تک آئے۔

یہ سب دیکھ کر یہ کہا جا سکتا ہے کہ آٹھویں صدی میں اس علاقے میں عرب، ایران اور افغان مسلمانوں کا دور شروع ہوا۔ میں نے کہیں یہ بھی پڑھا کہ بلوچوں کا اصلی وطن شام ہے اور یہ لوگ حضرت امیر حمزہ کی اولاد میں سے ہیں۔ بنی امیہ کی حکومت کے دوران یہ لوگ ایران سے ہوتے ہوئے ہندوستان کے مختلف علاقوں میں چلے گئے۔ ان کی سب سے زیادہ آبادی موجودہ بلوچستان میں ہی ہے جبکہ ایک بڑی تعداد سندھ اور پنجاب میں بھی آباد ہے۔

موجودہ بلوچستان کی مغربی سرحد ایران کے صوبہ سیستان، افغانستان کے علاقے نمروز ہلمند اور قندھار کے ساتھ لگتی ہے۔ایران کے مشرق میں بلوچ لوگ رہتے ہیں جسے عام طور پر ایرانی بلوچستان کہا جاتا ہے۔ یہ سب لوگ سنی مسلک سے تعلق رکھتے ہیں جبکہ ایران کی اکثریت شیعہ مسلک سے تعلق رکھتی ہے۔ یہ علاقہ ہندوستان اور ایران

کے درمیان کب تقسیم ہوا؟ یہ بھی ایک دلچسپ کہانی ہے۔ اس سے پہلے آپ کو یہ جاننا بھی ضروری ہے کہ یہ علاقہ صدیوں سے ایران اور ہندوستان جیسی دو بڑی قوتوں میں پستا رہا ہے۔

بلوچی زبان پشتو اور فارسی سے بہت مختلف ہے۔ یہ کسی حد تک ایران کے شمال مغربی علاقے کے رہنے والے لوگوں کی زبان سے ملتی جلتی ہے۔ ساتویں صدی تک عربوں کا زیادہ تر آنا جانا ساحل مکران تک ہی رہا۔ مکران کا لفظ بھی ماہی خور سے نکلا ہے جس کا مطلب مچھلی کھانے والا ہے۔ ساتویں صدی کے وسط میں عباسی خلیفہ رشید کے دور میں مسلمانوں نے یہاں پر حملہ کیا۔اور یہاں کی رائے نامی ایک ریاست کے راجہ راسل نے ان کے ساتھ جنگ کی۔اس جنگ میں مسلمان کامیاب نہ ہوسکے لیکن راجہ راسل نے اپنے آپ کو ایران کے ساتھ منتھی کر لیا تاکہ اسے تحفظ مل سکے۔ اس طرح سے اگلی چار صدیاں آرام سے گزر گئیں۔ گیارہویں صدی میں سلجوق نے ایران پر فتح حاصل کی جس کی وجہ سے یہاں پر بہت سارے قبائل (جو خانہ بدوش تھے) نے موجودہ بلوچستان کے علاقے کی طرف ہجرت کی۔ اسی وجہ سے کچھ ماہرین بلوچ قوم کا وطن شام کو مانتے ہیں۔ اسی دوران سینٹرل ایشیا سے بھی کئی لوگوں نے ہجرت کی اور یہ سب لوگ یہاں پر آکر بس گئے۔

سولہویں صدی میں ہندوستان پر مغل حکمران تھے جبکہ ایران پر صفوی حاکم تھے۔ ان دونوں کے درمیان ایک حد بندی بھی تھی۔ عام طور پر یہ خیال کیا جاتا ہے کہ ایران اور پاکستان کے درمیان موجودہ بارڈر اسی دور کی تقسیم کا نتیجہ ہے۔ اکبر کے دور تک وہ مغل سلطنت کا حصہ تھے۔ پھر جب مغلوں کی حکومت کمزور ہوئی تو خانان قلات کے نام سے ایک ریاست وجود میں آئی۔ میرے خیال میں یہ مختلف قبیلوں کے سرداروں کی ایک مجلس تھی جو اپنے اپنے علاقے میں حکمران تھے۔انھوں نے مل کر

ایک اتحاد بنایا۔ مغل سلطنت کے خاتمے پر یہاں قلات، لسبیلہ، مکران اور خاران کی ریاستیں وجود میں آئیں۔قلات کے آخری حکمران احمد زئی خان تھے جنہوں نے 1839ء تک ریاست پر آزادانہ حکومت کی (یوں تو تقسیم ہند تک یہ ریاست قائم رہی لیکن انگریزوں کی ایک طفیلی ریاست کے طور پر، جو بہت حد تک آزاد تو تھی لیکن یہ پہلے والی آزادی نہیں تھی)۔

اسی دور میں پہلی مرتبہ انگریز قلات کے حکمران محراب خان کو سزا دینے کے لیے ایک ہزار سے زائد فوجیوں کے ساتھ قلات پر حملہ آور ہوئے۔ محراب خان سمیت چار سو سے زیادہ لوگوں کو شہید کر دیا گیا اور دو ہزار سے زائد بلوچوں کو قیدی بنالیا گیا (یہ انگریزوں کے ہاتھوں شہید ہونے والے پہلے لوگ تھے۔ان پر ظلم کرنے والوں میں جہاں انگریز تھے وہیں ان کے ساتھ افغان بھی شامل تھے)۔یہ ایک طرح سے انگریزوں کا کسی مقامی ریاست پر حملہ تھا اور ایک مقامی ریاست نے اپنے سردار کی سربراہی میں انگریزوں کے خلاف اپنی آزادی کی خاطر جنگ کی تھی۔ اس جنگ کے نتیجے میں ریاست قلات کمزور ہو گئی۔اس کے بعد مقامی سرداروں نے مل کر میر نصیر خان دوئم کو اپنا حاکم بنالیا۔

انگریزوں نے ایسا کیوں کیا؟

میرے علم کے مطابق جب انگریز شاہ شجاع کی مدد کی خاطر کوئٹہ سے گزر کر کابل جا رہے تھے تو اس وقت انھوں نے قلات کے حکمرانوں سے مدد طلب کی تھی۔ قلات نے ان کا ساتھ نہ دینے کا فیصلہ کیا اور وہ بات انگریزوں کو ناگوار گزری۔کابل سے واپسی پر اس بات کو ایک بہانہ بنا کر ریاست قلات پر حملہ کیا گیا اور اس پر بلاواسطہ حکمرانی کا ایک سلسلہ شروع ہو گیا۔

اسی دوران سندھ میں انگریزوں کی حکومت قائم ہوئی۔ پھر جنرل جیکب (جس کے نام پر جیکب آباد شہر بسایا گیا) کو بلوچ سرداروں سے رابطے کی ذمہ داری دی گئی۔ خان آف قلات کے ساتھ 1854ء میں ایک معاہدہ ہوا۔ اس معاہدے کے بعد خان کے دربار میں ایک انگریز نمائندہ مستقل طور پر رہنے لگا۔ بعدازاں یہ برطانوی ہندوستان کی حلیف اور نیم خود مختار ریاست بن گئی۔

اسے 1876ء میں باقاعدہ طور پر انگریزوں اور خان آف قلات کے ساتھ ساتھ بلوچ سرداروں کے درمیان معاہدہ مستونگ کے نتیجے میں بلوچستان ایجنسی کا حصہ بنا دیا گیا۔ بلوچستان ایجنسی کو انگریزوں نے قائم کیا تھا۔ (میرے علم کے مطابق یہ ایجنسی بناتے وقت بلوچستان کا لفظ پہلی مرتبہ استعمال ہوا)۔

اسی دور میں قلات کو ایک طرح سے لسبیلہ، مکران اور خاران جیسی چھوٹی ریاستوں پر فوقیت بھی دی گئی۔ وہاں ایک مخصوص علاقے کو برٹش بلوچستان کا نام بھی دیا گیا جس کا رقبہ دو لاکھ مربع کلومیٹر سے زائد تھا۔

یہ ایجنسی 1877ء میں قائم کی گئی۔ تمام بلوچ سرداروں نے تسلیم کیا کہ کسی بھی جھگڑے کی صورت میں یہ ایجنسی فیصلہ کرے گی۔ کیا ایسا ریاست قلات کے خان نے اپنی سلطنت کو محفوظ کرنے کے لئے کیا یا اس کے پاس کوئی اور راستہ نہیں تھا؟

یہ ایک سوال ہے جس کے کئی جواب ہو سکتے ہیں !

اسی معاہدے کے تحت تقسیم ہندوستان تک انگریز ایک بڑے علاقے پر حکمرانی کرتے رہے۔ کچھ علاقوں پر انھوں نے خود قبضہ کیا اور کچھ انھوں نے خان آف قلات سے لیز پر لیے۔ اس صوبے کو کنٹرول کرنے کے لئے چیف کمشنر بلوچستان ایجنسی کا تقرر کیا جاتا تھا۔

یہ سب کیسے ہوا؟ یہ بھی ایک دلچسپ داستان ہے !

تاریخ سے پتہ چلتا ہے کہ آٹھویں صدی کے آغاز میں عرب مسلمان ساحل سمندر کے آس پاس کے علاقوں پر قبضہ کرتے ہوئے خضدار تک آ گئے تھے۔ میں نے یہ بات جاننے کی بہت کوشش کی کہ یہ سب کیسے ہوا لیکن مجھے زیادہ معلوم نہ ہو سکا۔

افغان ، شمال میں پشاور اور جنوب میں کندھار سے داخل ہو کر ہندوستان آئے۔ گیارہویں صدی میں ناصر الدین سبکتگین کی حکومت کا آغاز ہوا جو کہ ایک افغان تھا اور اسے غزنوی سلطنت کا بانی بھی مانا جاتا ہے۔ غزنی بھی موجودہ بلوچستان کا حکمران رہا۔ بعد میں غوری اس علاقے کے حکمران بنے ۔ سولہویں صدی میں جب ہندوستان پر مغلیہ حکومت قائم ہوئی تو یہ علاقہ بھی مغل سلطنت کا حصہ بن گیا (میں نے مسلم باغ میں ایک قدیم لیکن خستہ حالت میں ایک مغل قلعہ بھی دیکھا)۔ جب مغل سلطنت کا خاتمہ ہوا تو پھر یہ علاقہ احمد شاہ ابدالی کے قبضے میں آ گیا۔ تاریخ سے یہ بھی پتہ چلتا ہے کہ اٹھارہویں صدی کے نصف میں قلات کے لوگوں نے افغانوں کے خلاف بغاوت کی اور اپنی ایک ریاست قائم کر لی۔

یہ بالکل اسی طرح سے ہوا جیسے پورے ہندوستان میں مغل حکومت کے خاتمے کے بعد احمد شاہ ابدالی نے کچھ دیر کے لیے انھیں سہارا دیا لیکن بالآخر مقامی لوگوں نے سر اٹھایا اور کئی سو آزاد ریاستیں ابھر کر سامنے آ گئیں۔ موجودہ بلوچستان کے مغربی اور جنوبی علاقوں میں ایک سے زیادہ ریاستیں بن گئیں لیکن ریاست قلات سب سے طاقتور تھی جس نے آگے چل کر کئی اہم کام سر انجام دیے۔

پھر ایک وقت آیا جب انگریزوں نے افغانوں کے ساتھ جنگ کی۔ یہ جنگیں انگریزوں کے افغانستان پر مستقل قبضے کے لیے نہیں تھیں۔ افغانستان ، ہندوستان کی

طرح کوئی مالی لحاظ سے اس قدر کشش نہیں رکھتا تھا جس قدر دولت کے مواقع ہندوستان میں موجود تھے۔ پھر انھوں نے افغانستان پر حملہ کیوں کیا؟ میرے خیال میں یہ سب اس لیے کیا گیا تاکہ افغانستان میں ایک ہم نوا اور طفیلی حکومت موجود ہو جو روسی یلغار کو روکنے میں انگریزوں کی مدد گار ثابت ہو (آج بھی پاکستان کے ساتھ ساتھ ہندوستان کی یہ بھی کوشش ہے کہ کابل کے حکمران ان کے طفیلی ہوں۔)۔

بلوچستان ایجنسی : انگریزوں کا باضابطہ قبضہ

یہ پولیٹیکل ایجنسی 1877 ء میں قائم کی گئی۔ اسے 1876 ء میں مستونگ میں بلوچ رہنماؤں کے ساتھ ہونے والے ایک معاہدے کے نتیجے میں بنایا گیا۔ اس کے ذریعے انھوں نے اپنے تنازعات میں برطانوی حکام کو بطور ثالث قبول کیا۔ یہ کارنامہ کرنل سر رابرٹ گروس سنڈیمن نے سر انجام دیا۔ دو لکھ سے زائد رقبہ اس ایجنسی کے زیر تحت تھا۔ اس میں کچھ علاقے لیز پر لیے گئے تھے۔ اسے برٹش انڈیا کا نام بھی دیا گیا۔ میرے خیال میں اس کے زیرِ انتظام علاقے تو شاید زیادہ نہیں تھے لیکن بلوچ سرداروں پر اس کا اثر و رسوخ بے حد زیادہ تھا۔ یہ سب کیسے ہوا؟ یہ بھی ایک دلچسپ داستان ہے۔

بلوچستان پر قبضے سے پہلے انگریزوں نے ڈیرہ غازی خان کے علاقے اپنے ماتحت کر لیے تھے۔ انھوں نے روجھان کے نواب سر امام بخش خان مزاری کی مدد سے خان آف قلات کے ساتھ ایک معاہدہ کیا۔ اس طرح قلات اور انگریزوں کے درمیان بہترین تعلقات قائم ہوئے۔ اس کام کا سہرہ رابرٹ سنڈیمن کے سر جاتا ہے کیونکہ وہی بلوچستان ایجنسی کا قیام عمل میں لایا اور 1877 ء میں انگریزوں کا ایجنٹ بنا۔ وہ اپنی موت تک اسی عہدہ پر براجمان رہا (ژوب کا پرانا نام فورٹ سنڈیمن اسی کی یاد میں رکھا

گیا تھا)۔ اسے سینڈیمنائزیشن بھی کہا جاتا ہے۔ اس معاہدے کے تحت قبائلی سرداروں کو مالی الاؤنس بھی دیا جاتا تھا اور جب ضرورت پڑتی تو برطانوی فوجی بھی مدد کرتے۔

آپ کو یاد ہوگا کہ 1878ء میں دوسری اینگلو-افغان جنگ ہوئی اور اس جنگ میں بلوچستان کے قبائل نے انگریزوں کی ہر طرح سے مدد کی۔ خاص طور پر سپلائی لائن کو برقرار رکھنے میں ایک اہم کردار ادا کیا۔ سنڈیمن اپنی انھی کامیاب پالیسیوں کی وجہ سے بلوچستان میں امن قائم کرنے میں کامیاب ہوئے۔ انھی کے دور میں ایران اور بلوچستان کے درمیان سرحد کی نشاندہی بھی کی گئی جو کم و بیش اسی طرح سے آج تک قائم ہے۔ اسی طرح سے افغانستان اور بلوچستان کے درمیان بھی ایک سرحدی لائن بنائی گئی۔

سنڈیمن کی کوششوں سے 1876ء میں انگریزوں نے کوئٹہ پر قبضہ کر لیا۔ سب سے پہلے سر رابرٹ سنڈیمن نے ایک رہائش گاہ کی بنیاد رکھی۔ پھر ایک فوجی کیمپ بنایا گیا۔ شہر کو مزید بہتر بنانے کے لیے 1896ء میں میونسپلٹی کا قیام عمل میں لایا گیا۔ بیسویں صدی کی پہلی دہائی میں کوئٹہ میں آرمی کمانڈ اینڈ اسٹاف کالج کھولا گیا۔

میں یہ سمجھنے سے قاصر تھا کہ انگریزوں نے ایک دور دراز علاقے میں یہ کالج کیوں بنایا؟ بلوچستان کی تاریخ پڑھنے کے بعد میں اس نتیجے پر پہنچا ہوں کہ یہ سب کچھ روس کی یلغار روکنے کی پلاننگ کا ایک لازمی حصہ تھا تاکہ انگریز افسر اس علاقے سے واقف ہو سکیں۔

یہاں میں آپ کو ایک اور تاریخی واقعے سے آگاہ کرنا چاہتا ہوں اور آپ بھی ذرا اس بات پر سوچیں کہ مقامی حکمرانوں نے انگریزوں کو اس علاقے سے گزر کر افغانستان جانے کی اجازت کیوں دی؟ یقینی طور پر یہ کسی معاہدے کے تحت ہی کیا گیا ہوگا۔

یاد رہے کہ اس وقت اس علاقے میں ریاست قلات ہی سب سے طاقتور ریاست تھی۔اس بات کا درست علم تو نہیں لیکن غالب امکان ہے کہ جیسے میں نے دالبندین کے سفر نامے میں اس کا ذکر کیا تھا کہ انگریزوں نے کس طریقے سے ان علاقوں پر قبضہ کیا اور یہ سب ریاست قلات کے حکمرانوں کی مرضی سے ہوا۔ میرے علم میں نہیں ہے کہ ریاست قلات نے کسی بھی وقت انگریزوں کے ساتھ کوئی بھی جنگ کی ہو لیکن تاریخ سے یہ ضرور ملتا ہے کہ ان پر انگریزوں نے 1839ء میں حملہ کیا اور اس کے سربراہ کو شہید کیا اور اسطرح اس ریاست کو شدید نقصان پہنچا اور وہ کسی بھی طرح انگریزوں کی مخالفت کرنے کے قابل نہ رہی۔ کیا انگریزوں کی جتنی بھی جنگیں ہوئی ہیں وہ افغانستان کے لوگوں کے ساتھ ہوئی ہیں؟ اس کا ظاہری مطلب بالکل یہی بنتا ہے کہ ریاست قلات انگریزوں کی ایک حمایتی ریاست بن گئی تھی۔

پھر ایک وقت آیا جب 1883 ء میں سر رابرٹ سنڈیمن نے خان آف قلات، خداداد خان سے ایک معاہدہ کیا اور ایک خاص رقم کے بدلے بولان پاس پر کنٹرول حاصل کر لیا۔ ایسا کیوں ہوا؟ یہ بھی ایک دلچسپ داستان ہے۔ اس کا مختصر تذکرہ دلچسپی سے خالی نہ ہوگا۔

تاریخ سے یہ پتہ چلتا ہے کہ جب 1864ء میں قلات کے خان خداداد خان کو متعدد بار بغاوتوں کا سامنا کرنا پڑا۔ اس دوران ایک وقت ایسا بھی آیا کہ شیر دل خان نے اس سے تخت چھین لیا۔ یہ بھی کہا جاتا ہے کہ میر ناصر خان (جو خداداد خان سے پہلے حکمران تھا) کو اس وقت زہر دے کر موت کے گھاٹ اتار دیا گیا۔ اس وقت خداداد خان کی عمر سولہ سال تھی۔ یہ ایک طرح سے بدامنی کا دور تھا۔ جس کی وجہ سے خداداد خان کو گدی بھی چھوڑنا پڑی اور شیر دل کو خان منتخب کر لیا گیا۔ پھر کچھ ہی عرصے بعد خداداد

کو دوبارہ خان بننے کا موقع مل گیا لیکن مشکلات بھی تھیں اور بغاوتیں بھی جاری تھیں۔ ایسے میں تاریخ کا وہ موڑ آیا جب انگریزوں کے نمائندے رابرٹ سنڈیمن آگے آئے اور مستونگ معاہدہ ہوا جس کے نتیجے میں انگریزوں کو مستقل طور پر رہنے کا موقع ملا اور پہلی مرتبہ بلوچ کنفیڈریسی کی بنیاد رکھی گئی۔ اسکے بدلے خداداد خان نے انگریزوں کے ساتھ مل کر اپنی حکومت کو مضبوط کیا۔

خداداد خان کو تو چین نصیب نہیں ہوا لیکن انگریزوں کا کام ہو گیا۔

میں یہ سب جان کر اس نتیجے پر پہنچا ہوں کہ انگریزوں کا بلوچستان میں قیام مقامی قبائل کی مرضی سے ہی ممکن ہوا۔ سرداروں کے آپسی جھگڑے بھی انگریزوں کی حکومت کو مضبوط کرنے میں معاون ثابت ہوئے۔ وہ بن بلائے نہیں آئے تھے۔ افغانستان بھی وہ ایک افغان کے بلانے پر گئے اور بلوچستان بھی وہ بلانے پر ہی آئے۔ ان کے آنے سے پہلے بلوچستان نام کا کوئی علاقہ نہیں تھا۔ صوبہ بلوچستان کی بنیاد بھی انھوں نے ہی رکھی۔

سنڈیمن کے متعلق دو باتیں کہی جاتی ہیں۔ ایک یہ کہ اس نے بلوچستان جیسے دور دراز علاقے پر بغیر کسی جنگ کے قبضہ کیا۔ ایسا انگریز ہندوستان بھر میں شاید ہی کہیں کر سکیں ہوں۔ ہر جگہ انھیں جنگ ہی کرنا پڑی۔ سندھ، کے پی کے، پنجاب میں ایسا ہی ہوا ہے لیکن بلوچستان میں ایسا نہیں ہوا۔ بلوچستان پر قبضہ معاہدوں کے ذریعہ ہوا۔ البتہ انفرادی طور پر مزاحمت کبھی بھی ختم نہیں ہوئی۔ یہ شاید اس لیے بھی تھا کہ بلوچستان کے تین اطراف (سندھ، پنجاب اور کے پی کے) انگریزوں کی حکمرانی تھی۔ اس لیے بلوچستان کی کسی بھی ریاست کے لیے مزاحمت کرنا آسان نہ تھا۔

سنڈیمن سے متعلق دوسری بات یہ بھی کہی جاتی ہے کہ اس کی یہ پالیسی انگریزوں کی عمومی پالیسی سے بہت مختلف تھی۔ انگریزوں نے ہندوستان بھر میں یا تو جنگ کے ذریعے قبضہ کیا ہے یا کسی مقامی ریاست کے ساتھ الحاق کیا۔ لیز پر علاقہ لینا، عارضی حکومت کرنا ان کی پالیسی کا حصہ نہیں رہا۔ سنڈیمن کی اسی پالیسی کا سہارا لیتے ہوئے تقسیم ہند کے وقت قلات کی ریاست اور دیگر مقامی ریاستوں نے پاکستان کے ساتھ الحاق سے انکار کیا تھا۔ ان کا یہ کہنا تھا کہ بلوچستان کبھی بھی ہندوستان کا حصہ نہیں رہا۔ انگریز ان کے ہاں کرائے دار تھے، وہ چلے گئے تو اب ہم آزاد ہیں۔ انھوں نے آزادی کا اعلان بھی کیا لیکن پاکستان کو یہ قبول نہ تھا۔ اسی لیے اپریل 1948ء میں قلات پر پہلا فوجی حملہ ہوا اور اب تک علیحدگی پسندی کی تحریک کسی نہ کسی حالت میں جاری ہے۔ اس بارے میں مزید جاننے کے لیے ایک کتاب کا مطالعہ کافی مفید ہو سکتا ہے جس کے ایک صفحے کا عکس یہاں دیا گیا ہے۔

CONTENTS.

PART I.

BALUCHISTAN.

CHAPTER I.

INTRODUCTORY AND GEOGRAPHICAL.

CHAPTER II.

HISTORY AND ETHNOGRAPHY.

CHAPTER III.

KALAT.

VOL. III.

گوادر : برصغیر کا دروازہ

گوادر کا لفظی مطلب "ہوا کا دروازہ" ہے۔ اس کا ذکر تو بچپن سے ہی سنتے چلے آئے ہیں لیکن پچھلے چند سال سے گوادر کا تذکرہ ہر جگہ ہو رہا ہے، خاص طور پر جب سے اسے پاکستان کی ایک بہترین بندرگاہ بنانے کا منصوبہ بنایا گیا ہے۔ گوادر کو دیکھنے کی خواہش تو دل میں ہر وقت موجود رہتی تھی لیکن کوئی موقع نہیں مل رہا تھا۔ایک دن الخدمت فاؤنڈیشن بلوچستان کے صدر محترم عاصم سنجرانی صاحب نے گوادر میں الخدمت فاؤنڈیشن کی ایک تقریب میں شرکت کی دعوت دی تو محسوس ہوا کہ اللہ تعالیٰ نے میری دیرینہ خواہش پوری کرنے کا انتظام کر دیا ہے، اس لئے فوراً ہی ہاں کر دی اور جانے کے تیاری شروع کر دی۔ چار جون 2016ء کو صبح دس بجے یہ پروگرام منعقد ہونا تھا، لہٰذا تین جون کی شام کو کراچی اور چار جون کو صبح کراچی سے گوادر جبکہ پانچ جون کو واپسی کا پروگرام تشکیل پایا۔

اس سفر کی مختصر روداد حاضر خدمت ہے، امید ہے کہ آپ اسے مفید پائیں گے۔

گوادر میں بلوچ قوم کے مختلف قبائل آباد ہیں جبکہ علاقے کی زبان بلوچی ہے جو کہ ایک انتہائی قدیم زبان ہے۔

کراچی سے گوادر : خوف اور امید کے درمیان ایک یادگار تجربہ

کراچی سے گوادر جانے کا زمینی راستہ مکران کوسٹل ہائی وے ہے۔ بذریعہ ہوائی جہاز بھی آپ کراچی سے گوادر جا سکتے ہیں۔ اے ٹی آر ٹائپ کا جہاز آپ کو تقریباً ڈیڑھ گھنٹہ میں پہنچا دیتا ہے۔ کراچی جانے سے پہلے میں نے جناب اعجاز اللہ صاحب (جو کہ الخدمت پاکستان کے اسسٹنٹ سیکریٹری ہیں اور الخدمت کراچی دفتر میں اپنے فرائض سر

انجام دیتے ہیں) سے سفر کے متعلق معلومات حاصل کیں۔ انھوں نے بتایا کہ بذریعہ سڑک دس گھنٹے کا سفر ہے۔ میری خواہش تھی کہ بذریعہ سڑک سفر کروں لیکن اعجاز صاحب نے یہ کہہ کر ٹال دیا کہ یہ ایڈونچر پھر کبھی کر لیا جائے گا، اس دفعہ بذریعہ جہاز ہی جایا جائے۔

میں شام آٹھ بجے کے قریب لاہور سے کراچی پہنچ گیا۔ ہوائی اڈے پر محترم راشد قریشی (جو کہ الخدمت کراچی دفتر کے جنرل مینجر ہیں) موجود تھے اور میں ان کے ساتھ الخدمت کراچی دفتر پہنچا۔ کچھ دیر بعد جناب صابر صاحب بھی تشریف لے آئے جو کہ الخدمت پاکستان کی ڈائیگناسٹک لیبز کے سربراہ ہیں۔ ہم نے ایک ساتھ رات کا کھانا کھایا۔ میرا قیام دفتر میں ہی تھا۔ طے ہوا کہ دفتر کی گاڑی مجھے صبح چھ بجے ہوائی اڈے پر پہنچا دے گی اور میں اعجاز اللہ صاحب کے ہمراہ ساڑھے سات بجے کی فلائٹ سے گوادر جاؤں گا۔

کراچی ہوائی اڈے پر پی آئی اے کا اے ٹی آر جہاز تیار کھڑا تھا۔ میرا اے ٹی آر میں سفر کرنے کا پہلا تجربہ تھا۔ جہاز کی جسامت اور اس کے سیاہ رنگ کے پنکھے دیکھ کر کچھ خوف سا محسوس ہوا لیکن سفر تو بہرحال کرنا ہی تھا وہ بھی اعجاز اللہ صاحب کے بغیر، جو کسی وجہ سے نہیں آسکے تھے۔ جہاز تک بذریعہ بس گئے اور ایک چھوٹی سی سیڑھی (جو کہ جہاز کا ہی حصہ تھی کے ذریعہ) جہاز میں سوار ہو گئے۔ جہاز کے عملے نے استقبال کیا اور دستی بیگ لے کر ایک طرف رکھنا شروع کر دیئے، جس پر حیرت ہوئی لیکن جب جہاز کے اندرونی حصے کو دیکھا تو پتہ چلا کہ جہاز میں سیٹوں کے اوپر سامان رکھنے کی جگہ بس کی جگہ سے بھی کم ہے۔

جہاز کا اندرونی حصہ ایک بڑی بس سے بھی چھوٹا لگ رہا تھا۔ اگر آپ دھیان سے اپنی سیٹ سے نہ اٹھیں تو غالب امکان ہے کہ آپ کا سر چھت سے ٹکرا سکتا ہے۔ جہاز پر عملے کے دو افراد تھے۔ دونوں کے چہروں سے عیاں ہو رہا تھا کہ وہ کسی انجانے خوف میں مبتلا ہیں۔ ائیر ہوسٹس سے میں نے پوچھا کہ آپ کب سے اس روٹ پر سفر کر رہی ہیں جس پر ان کا کہنا تھا کہ وہ پہلی مرتبہ اس جہاز پر سفر کر رہی ہیں۔ ان کی اس بات سے مجھے ان کے چہرے پر خوف کے تاثرات کی وجہ سمجھ آ گئ۔

پی آئی کے پاس اے ٹی آر کی طرح کے کئی جہاز ہیں۔ یہ جہاز چھ سو کلومیٹر کا سفر تقریباً ڈیڑھ گھنٹہ میں طے کرتا ہے۔ کمزور دل کے افراد کے لئے اتنا وقت بھی کافی ہوتا ہے۔ ایک بات بڑی دلچسپ ہے کہ جب یہ جہاز زمین پر دوڑتا ہے تو اڑان بھرنے تک یہ یقین کرنا مشکل ہوتا ہے کہ یہ جہاز ہوا میں جائے گا، لیکن ایسا نہیں ہے۔ یہ جہاز دنیا کے کامیاب جہازوں میں سے ایک ہے۔ اے ٹی آر جہاز میں جیٹ انجن نہیں ہوتا بلکہ اس کے بازوؤں پر پنکھے لگے ہوتے ہیں جن کو ٹربو پروپ کہتے ہیں۔ اے ٹی آر ایک فرانسیسی کمپنی ہے جو 1981ء میں معرض وجود میں آئی تھی۔ اس نے دو یورپین کمپنیوں کے ساتھ مل کر اسے بنایا تھا۔

یہ کمپنی اب تک 1500 سے زائد جہاز فروخت کر چکی تھی اور 1200 سے زائد کمپنیاں ان کے جہاز استعمال کر رہی ہیں۔ اس لیے ڈرنے کی کوئی بات نہیں ہے آپ بلا خوف اس جہاز پر سفر کر سکتے ہیں۔ اب یہ کمپنی نوے سیٹوں کا جہاز بھی بنا رہی ہے۔ یہ بات بھی قابل ذکر ہے کہ اگر آپ کراچی سے گوادر جا رہے ہوں تو آپ کو جہاز میں پانی تو مل سکتا ہے مگر چائے یا کافی دستیاب نہیں ہوتی۔ اس لیے اس کا بندوبست خود سے کر کے جانا ہوتا ہے۔ امید کی جاتی ہے چائے کی بچت سے پی آئی اے کا خسارہ کچھ کم ہوا ہوگا۔

گوادر ائیر پورٹ : صحرا میں ایک جزیرہ

تقریباً نو بجے کے قریب ہم گوادر ائیر پورٹ پر اترے اور باہر نکل کر جو نظر آیا وہ ناقابلِ یقین تھا۔ ائیر پورٹ کی ایک چھوٹی سی بلڈنگ (جس تک آپ پیدل بھی جا سکتے ہیں) لق و دق صحرا اور دور دور کھڑے سپاہی، جو حفاظت کے فرائض سر انجام دے رہے تھے۔ سبزے کا نام ونشان بھی نہیں تھا۔ بہت ہی دور پہاڑ نظر آ رہے تھے اور خشک مٹی کے سوا کچھ نظر نہیں آ رہا تھا۔ میں تصور ہی تصور میں دیکھ رہا تھا کہ انشاء اللہ ایک دن آئے گا جب گوادر کا نیا زیر تعمیر ائیر پورٹ دنیا کے مصروف ترین ائیر پورٹ کی شکل اختیار کر جائے گا اور اس ائیر پورٹ پر دنیا کا سب سے بڑا جہاز اترے گا۔ اس بات کا انحصار امریکہ اور چین کے درمیان جاری سرد جنگ سے ہے، جس کے لیے انھوں نے پاکستان کی سرزمین کو میدان جنگ کے لیے چنا۔ میرا خدشہ ہے کہ ان دو سپر طاقتوں کے درمیان جنگ کی وجہ بننے والے عوامل میں ایک گوادر بھی ہو گا۔بظاہر چین اسے کامیاب بنانا چاہتا ہے جبکہ امریکہ اس کی مخالفت کر رہا ہے۔ چین یہ کہتا کہ وہ پاکستان کے ساتھ مل کر اسے ایک تجارتی بندرگاہ بنا رہے ہیں جبکہ امریکہ یہ کہتا ہے کہ چین اسے دفاعی مقاصد کے لیے تیار کر رہا ہے۔

پاکستان کے پاس کوئی راستہ نہیں ہے۔ چین کا ساتھ دیتا ہے تو امریکہ ناراض، امریکہ کا ساتھ دیتا ہے تو چین ناراض !

ہاتھیوں کی لڑائی میں نقصان تو گھاس کا ہی ہوتا ہے اور گھاس کے پاس کوئی چوائس نہیں ہوتی۔

میں اپنی انھی سوچوں میں مگن جہاز سے ائیر پورٹ کی بلڈنگ کی طرف پیدل ہی چلا گیا۔ ائیر پورٹ کے باہر جناب ہدایت الرحمٰن (جنرل سیکریٹری جماعت اسلامی

بلوچستان) اپنے ایک ساتھی محمود صاحب کے ساتھ میرے منتظر تھے۔ پارکنگ کا احاطہ بھی زیادہ وسیع نہیں تھا۔اس میں چند کاریں اور ایک آدھ ویگن کھڑی تھی۔ سلام دعا کے بعد ہم گوادر شہر کے طرف چل پڑے۔

گوادرائیرپورٹ سے ہوٹل تک

گوادر ائیر پورٹ، ایک انٹر نیشنل ائیر پورٹ ہے۔ یہ ائیر پورٹ 1966ء میں بنایا گیا اور موجودہ بلڈنگ میں توسیع 1984ء اور بعد ازاں 2008ء میں ہوئی۔ اس ائیر پورٹ کو انٹر نیشنل ائیر پورٹ کا درجہ دینے کی وجہ یہاں کے لوگوں کے عمان کے لوگوں ساتھ تعلقات ہیں۔ یاد رہے کہ یہ علاقہ 1958ء تک سلطنت عمان کا حصہ تھا۔ ائیر پورٹ شہر سے چودہ کلومیٹر کے فاصلے پر واقع ہے۔ گوادر کی ترقی کے ساتھ ہی ایک نیا ائیر پورٹ بنانے کا منصوبہ بھی چل رہا ہے کیونکہ موجودہ ائیر پورٹ آنے والے وقتوں کی ضروریات پوری نہیں کر سکے گا۔

ہم گوادر ائیر پورٹ سے نکلے تو کچھ ہی دیر بعد ایک بہت بڑا بورڈ نظر آیا جس پر چینی اور انگریزی زبان میں انڈسٹریل زون میں زمین کی خریداری کے متعلق لکھا ہوا تھا۔ میرے خیال میں یہ پاکستان کی سر زمین پر چین کا پہلا بڑا بورڈ تھا جو یہ کہہ رہا تھا کہ اب چین بھی اس ملک میں اپنے قدم جمارہا ہے۔ ہم ہدایت الرحمٰن صاحب کی سر براہی میں گوادر میں داخل ہو رہے تھے۔ گوادر شہر سے پہلے ایک نئ آبادی (جس کا نام نیو ٹاؤ ن ہے) واقع ہے۔ یہ ایک بہت بڑی کالونی ہے جس میں بہت سے گھر بنے ہوئے تھے اور کچھ زیر تعمیر تھے۔

نیو ٹاؤن سے گزر کر ہم ساحل سمندر کی طرف سے ہوتے ہوئے گوادر شہر میں داخل ہوئے۔اب میرے سامنے گوادر کا پرانا شہر تھا۔ جس میں اب تک بھی کوئی قابل

ذکر سڑک نہیں تھی۔ گلیوں میں ابھی بھی ریت اڑ رہی تھی، نالیاں بہہ رہی تھیں اور اجڑا ہوا حال یہ بتا رہا تھا کہ نئے گوادر کے مکینوں کو گوادر کی زمین اور سمندر سے تو ضرور دلچسپی ہے لیکن گوادر کے باسیوں سے ان کا کوئی لینا دینا نہیں ہے۔ انھی خیالات کے زیر اثر ہم صدف ہوٹل پہنچے۔ کچھ دیر آرام کرنے کے بعد ہم نے الخدمت فاؤنڈیشن کے پروگرام میں شریک ہونے کے لئے تیاری شروع کر دی۔ اس سے پہلے کہ میں آپ کو آگے کی کہانی سناؤں میں چاہوں گا کہ کچھ ذکر گوادر کی تاریخ کے بارے میں بھی ہو جائے۔

گوادر: ایک قدیم بستی

گوادر، بلوچی زبان کے دو لفظوں کا مجموعہ ہے۔ گوا کا مطلب ہوا جبکہ در دروازے کو کہتے ہیں یعنی ہوا کا دروازہ۔ تاریخ کے مطالعہ سے پتہ چلتا ہے کہ یہ علاقہ دنیا کے قدیم علاقوں میں شمار ہوتا ہے۔ اس علاقے کو مکران بھی کہتے ہیں جو کہ بلوچستان کا پرانا نام ہے۔ کسی دور میں یہ علاقہ ایران میں شامل تھا اور ایران کے بادشاہ کے زیر نگین تھا۔ اس علاقے کو ایران کے فاتح سائپرس نے فتح کیا تھا۔ سکندرِ اعظم کے ایک جرنیل نے واپسی کیلئے مکران کے ساحل کے ساتھ ساتھ سفر کیا اور اس علاقے کے بارے میں لکھا کہ یہ ایک خشک اور بنجر علاقہ تھا اور یہاں کے لوگ مچھلی کھاتے تھے۔ مکران کا لفظ ایک فارسی لفظ کی بگڑی ہوئی شکل ہے۔ فارسی میں اس علاقے کو ماہی کوران یعنی مچھلی کھانے والا علاقہ کہا جاتا ہے جو کہ اب مکران بن گیا ہے۔ ایک روایت کے مطابق گوادر کا لفظ جیڈورویسا کی بگڑی ہوئی شکل ہے جو کہ بلوچستان کا پرانا نام تھا۔ یہ نام یونانیوں نے رکھا تھا۔

تاریخ سے پتہ چلتا ہے کہ یہ علاقہ تین سو سال قبل مسیح یعنی چندر گپت (کچھ لوگ اسے چندر گپتا بھی لکھتے ہیں) کے دور میں ہندوستان کا حصہ بن گیا تھا۔ تاریخ کی کتابوں سے یہ بھی پتہ چلتا ہے کہ 643ء میں حضرت عمر رضی اللہ تعالی عنہ کے دور میں عرب مسلمانوں نے اس علاقے پر قبضہ کیا لیکن عملاً اس علاقے پر بلوچوں کی حکومت ہی رہی۔ 1550ء میں عثمانی سلطنت کے ایک بحری فوج کے سربراہ نے اس علاقے کا دورہ کیا اور لکھا کہ اس علاقے میں بلوچ لوگ رہتے ہیں۔

ایک اور اہم واقعہ اس علاقے میں پرتگیزیوں کا حملہ تھا۔ پندرھویں صدی میں پرتگیزی پوری دنیا میں اپنی کالونیاں بنا رہے تھے اور اسی سلسلے میں وہ ہندوستان تک آن پہنچے۔ انھوں نے واسکوڈے گاما کی قیادت میں گوادر پر حملہ کیا اور یہاں کے ایک بہادر امیر اسمٰعیل بلوچ نے پرتگیزیوں کا مقابلہ کیا اور انھیں شکست فاش دی۔ پرتگیزیوں نے اس علاقے کے کچھ گھروں کو لوٹا اور باقی گھروں کو آگ لگا دی لیکن گوادر پر قبضہ نہ کر سکے۔ پرتگیزیوں کی ایک توپ اس علاقے کی سنٹرل جیل کے پاس بھی پائی گئی تھی۔ امیر اسمٰعیل بلوچ نے اپنی نگرانی میں اپنی قبر تیار کی جو گوادر کے پاس موجود ہے۔

گوادر کی تاریخ میں ایک ایسا واقع ملتا ہے جس کی مثال ملنا کافی مشکل ہے۔ 1773ء میں خان آف قلات نے عمان کے شکست خوردہ سلطان تیمور کو گوادر کا علاقہ دے دیا۔ یوں اس علاقے پر عمان کے عربوں کا کنٹرول ہو گیا جو کہ 1958ء تک برقرار رہا (جو تقریباً 185 سال کا عرصہ بنتا ہے)۔ اس دوران گوادر کے لوگوں کے عمان کے لوگوں کے ساتھ تعلقات قائم ہو گئے اور آج بھی گوادر کے اکثر لوگوں کے پاس عمان کی قومیت ہے۔ گوادر کا ہوائی اڈہ انٹر نیشنل ہونے کی صرف یہی وجہ ہے کہ یہاں کے لوگ عمان آنا جانا چاہتے تھے۔

گوادر کا قلعہ بھی سلطنت عمان کے لوگوں نے بنایا تھا۔ انگریزوں کی بدولت ٹیلی گراف کا سسٹم بھی اس علاقہ میں آیا۔ گوادر کی تاریخ میں اس وقت ایک اور بڑی تبدیلی آئی جب میر نوری نصیر خاں بلوچ نے گوادر پر حملہ کیا اور مقامی سردار کو شکست دے کر اس علاقے کو قلات میں شامل کر لیا۔ اس سے اندازہ لگایا جا سکتا ہے کہ سلطنت عمان کا قبضہ بہت محدود تھا جب کہ باقی علاقہ مقامی بلوچوں کے پاس تھا۔

گوادر پر قبضے کے لئے خان آف قلات اور عمان کے حکمرانوں کے درمیان کافی چپقلش چلتی رہی جو کہ نہایت ہی دلچسپ اور پڑھنے سے تعلق رکھتی ہے لیکن یہاں پر اس کا تفصیلی ذکر مناسب نہیں ہے۔ البتہ ان دونوں کی لڑائیوں نے انگریزوں کو اس علاقے میں آنے کا موقع ضرور فراہم کیا۔ (1863ء سے 1879ء) تقریباً سولہ سال تک انگریزوں کے نامزد کردہ اسٹیٹ پولیٹیکل ایجنٹ گوادر کا کنٹرول سنبھالتے رہے۔

گوادر، انگریزوں کے بحری دخانی جہازوں کے لئے ایک ایسی جگہ تھی جہاں وہ اپنی ضروریات پوری کرنے کے لئے رکتے تھے اس لیے کہ گوادر ایک بہت ہی مصروف بندرگاہ پر واقع تھا۔ گوادر کی یہ حیثیت (جس کا آج کل ہم بہت ذکر سنتے ہیں) صدیوں سے موجود تھی۔ شاید اسی وجہ سے اس علاقے پر قبضہ حاصل کرنے کے لئے بے شمار لڑائیاں لڑی گئی ہیں جن کا امکان مستقبل میں بھی رد نہیں کیا جاسکتا۔ پاکستان کے گورنر جنرل غلام محمد کے دور میں سلطان آف عمان کے ساتھ اس علاقے کو واپس پاکستان میں شامل کرنے کے لئے مذاکرات شروع ہوئے اور عمان کو 55 کروڑ روپے ادا کر کے پاکستان نے اس علاقے کا کنٹرول حاصل کیا اور یوں یہ علاقہ 8 ستمبر 1958ء کو پاکستان کا حصہ بن گیا اور اسے ایک تحصیل ہیڈ کواٹر کا درجہ دیا گیا۔ یکم جولائی 1977ء کو اسے ضلع کا درجہ دے دیا گیا۔

گوادر : ایک فراموش شہر

پچھلے صفحات سے آپ کو اندازہ ہو گیا ہو گا کہ گوادر کی جغرافیائی حیثیت صدیوں سے انتہائی اہم ہے لیکن جب ہم صدف ہوٹل سے قریب ہی واقع ایک بڑے کمیو نٹی سنٹر کی طرف جا رہے تھے تو مجھے یوں لگا کہ میں کسی انتہائی پسماندہ گاؤں میں سے گزر رہا ہوں۔ سڑک کا نام و نشان نہیں تھا، سیوریج سسٹم کے کوئی آثار نہیں تھے۔ لگتا تھا کہ کسی کو اس شہر سے کوئی دلچسپی نہیں ہے، جس کا مجھے بے حد افسوس ہوا۔

میری اطلاعات کے مطابق گوادر کی زمین پاکستان میں واقع تمام شہروں کی زمینوں سے کہیں مہنگی ہیں لیکن گلیوں کی حالت دیکھ کر اندازہ ہوتا تھا کہ یہاں بسنے والے انسانوں کے لئے کوئی شہری سہولت نہیں ہے۔ میں جناب عاصم سنجرانی اور برادرم ہدایت الرحمٰن کے ہمراہ کمیو نٹی سنٹر میں پہنچا۔ یہ ایک بہت بڑا ہال ہے جس کی سب سے خوبصورت بات یہ ہے کہ اس کی دیواروں پر یہاں کے ان باشندوں کی تصاویر لگی ہوئی ہیں جنھوں نے ماضی میں اس شہر کے لئے بے شمار کام کئے۔ مجھے گوادر کے لوگوں کا یہ انداز بہت اچھا لگا۔

الخدمت ڈونرز کانفرنس

گوادر جانے کا میرا اصل مقصد گوادر میں الخدمت فاؤنڈیشن کے تحت منعقد ہونے والی کانفرنس میں شریک ہونا تھا۔کانفرنس میں تقریباً سو سے زائد لوگ شریک تھے اور مقامی ایم پی اے میر حمال کلمتی مہمانِ خصوصی تھے۔ کلمتی صاحب درد دل رکھنے والے نوجوان بلوچ ہیں ان کے والد بھی اس علاقے کے مشہور سیاسی لیڈر رہے ہیں۔ اب حمال کلمتی صاحب ان کے سیاسی جانشین کے طور پر کام کر رہے ہیں۔ انھوں نے بھی

تقریر کی اور یتیم بچوں کی کفالت کے لئے اپنی جیب سے رقم دینے کا بھی وعدہ کیا اور ہر طرح کی مدد فراہم کرنے کی یقین دہانی بھی کروائی۔ میں نے ان سے گوادر کے متعلق پوچھا تو انھوں نے بتایا کہ تمام تر معاملات صرف وفاق کے پاس ہیں جبکہ مقامی قیادت کو تو اجلاسوں میں بھی نہیں بلایا جاتا۔

گوادر کا مستقبل کیا ہو گا اس کا تو پتہ نہیں لیکن لگتا ہے کہ گوادر کے رہنے والے بلوچوں کو اس علاقے کی ترقی کے نام پر کافی مشکلات کا سامنا کرنے پڑے گا۔ انھوں نے مزید کہا کہ جب ہم سے زمینیں لی جاتی ہیں تو معاوضہ بہت کم دیا جاتا ہے اور جب ہم اس پر احتجاج کرتے ہیں تو ہمیں یہ کہا جاتا ہے کہ ہم لوگ ترقی کے خلاف ہیں۔ انھوں نے کہا کہ ہم ترقی کے خلاف نہیں ہیں بلکہ ہم صرف یہ چاہتے ہیں کہ جس قیمت پر آپ ہماری زمین کو آگے بیچتے ہیں اس کا نصف تو کم از کم ہمیں ادا کیا جانا چاہیے لیکن ایسا ہوتا ہوا نظر نہیں آرہا۔ میرے اس سوال پر کہ کیا مقامی قیادت اس حوالے سے حکومت پر کوئی دباؤ نہیں ڈال سکتی؟ انھوں نے حسرت سے جواب دیا کہ "ایسا ہوتا نظر نہیں آرہا"۔

گوادر کی مچھلی منڈی

الخدمت فاؤنڈیشن کے پروگرام کے بعد ہم سب ہدایت الرحمٰن اور دیگر مقامی ساتھیوں کے ہمراہ (جو کہ الخدمت فاؤنڈیشن اور جماعت اسلامی کے ذمہ داران ہیں) گوادر کی سیر کے لئے روانہ ہو گئے۔ ہم سب سے پہلے گوادر کی مچھلی مارکیٹ گئے جسے جیٹی بھی کہتے ہیں۔ یہ بات یاد رہے کہ گوادر کے لوگوں کا پیشہ ماہی گیری ہے۔ اس لئے چھوٹی کشتیوں سے چھوٹے جہازوں تک یہاں بنائے جاتے ہیں اور لوگ مچھلی پکڑ کر بھی اس مارکیٹ میں لاتے ہیں۔ سنا ہے کہ کسی دور میں یہاں سے چین کو براہ راست مچھلی ایکسپورٹ کی جاتی تھی لیکن اب تمام مچھلی کراچی جاتی ہے اور وہاں سے آگے پاکستان کے

دوسرے شہروں میں پہنچائی جاتی ہے اور کچھ حصہ بیرون ملک برآمد بھی کیا جاتا ہے۔ جس وقت ہم مچھلی منڈی پہنچے تو تقریباً ایک بجے کا وقت تھا۔ بے شمار کشتیاں اور چھوٹے جہاز کھڑے تھے۔

میرے لئے یہ انوکھا تجربہ تھا۔ میں بڑے غور سے ان کشتیوں کو دیکھتا رہا۔ تیز ہوا چل رہی تھی۔ گوادر کے نقشے سے آپ دیکھ سکتے ہیں کہ قدرت نے گوادر کو کس طرح جغرافیائی شکل دی ہے۔ یہ زمین سے نکلا ہوا ایک آنسو محسوس ہوتا ہے۔ گوادر کے تینوں اطراف سمندر ہے۔ ایک طرف گہرائی کم ہے جس میں مقامی لوگ اپنی کشتیوں پر مچھلی کا شکار کرتے ہیں۔ دوسری طرف تیز ہوائیں چلتی ہیں اور تیسری طرف اصل بندرگاہ ہے جو کہ انتہائی گہری ہے جس پر بڑے جہاز لنگر انداز ہوتے ہیں یہی مستقبل کی وہ بندرگاہ ہے جس کے لئے پوری دنیا میں شور مچا ہوا ہے۔

گوادر کی مچھلی منڈی ایک طویل اور مستطیل ہال ہے جو کہ کافی ہوادار ہے۔ وہاں بے شمار دوکاندار اپنی مچھلی فروخت کر رہے تھے۔ ایک صاحب خشک مچھلی بھی بیچ رہے تھے۔ وہ جو کسی نے کہا ہے کہ مچھلی منڈی میں کون کسی کی سنتا ہے، وہی حال ہمارا تھا۔ کافی شور تھا اور یہی شور گوادر کی زندگی اور اس کے لوگوں کی روزی روٹی بھی ہے۔ سنگھار ہاؤسنگ سوسائٹی اور پی سی ہوٹل پہاڑ کی اونچائی پر واقع ہے، ہم بڑی مشکل سے یہاں پر پہنچے۔ منظر کافی حد تک کلفٹن کے ساحل جیسا تھا۔ تیز ہوا چل رہی تھی اور پانی کی اونچی اونچی لہریں بن رہی تھیں۔ ہم سب اس منظر سے لطف اندوز ہوتے رہے۔ ہمارے ساتھ ایک چھوٹا بچہ بھی تھا جس کا ہاتھ پکڑ کر میں ساحل پر لہروں سے بچ کر بھاگتا رہا۔ اس وقت میں اپنے دل سے ہر چیز کو بھلا کر منظر سے لطف اندوز ہوتا رہا۔ وہ خوبصورت منظر مجھے ہمیشہ یاد رہے گا۔ سمندر کے پاس ایک واٹر فلٹر پلانٹ بھی لگا ہوا تھا جو کہ فی الحال بند

ہے۔ بتایا گیا کہ اس پلانٹ سے اس علاقے میں پینے والے پانی کی دستیابی کو ممکن بنایا جائے گا۔

گوادر: تیری گلیاں صدیوں پرانی

سمندر سے واپسی پر ہم گوادر کے مین بازار میں گئے جہاں جماعت اسلامی کے قائم کردہ اسکول میں جانے کا موقع ملا۔ اسکول کے ساتھ مسجد بھی ہے جو کہ بازار کی بڑی جامع مسجد ہے (اس کی توسیع کی اشد ضرورت ہے)۔ اسکول اور مسجد دیکھ کر بہت خوشی ہوئی۔ اس کے علاوہ یہاں موجود جماعت اسلامی کے دفتر جانے کا موقع بھی ملا جو کہ بندرگاہ روڈ پر واقع ہے۔ یہ جگہ بھی انتہائی اہم ہے لیکن سب سے افسوسناک بات گوادر کی گلیوں اور بازار کی خستہ حالی ہے۔ دو سو سال کے قریب عمان کے بادشاہوں اور پچھلے ساٹھ سال سے حکومت پاکستان نے گوادر کو اس قابل ہی نہیں سمجھا کہ یہاں کوئی اچھی سہولت فراہم کی جاسکے، جس کا مجھے بے حد افسوس ہے۔ مقامی دوستوں سے بھی اس موضوع پر بات ہوئی مگر بے بسی عیاں تھی۔ کوسٹل ہائی وے (جو کہ گوادر کو کراچی سے ملاتی ہے) کے بننے سے گوادر کے لوگوں کا دیگر شہروں سے رابطہ کافی بہتر ہو گیا ہے جس سے مشکلات میں کسی قدر کمی واقع ہوئی ہے۔

صدف ہوٹل اور عشائیہ

صدف ہوٹل رہائش کے لئے ایک مناسب ہوٹل ہے۔ یہ سمندر سے انتہائی قریب ہے۔ کمرے بہت آرام دہ ہیں۔ عملہ بھی ملنسار ہے۔ شام کو جماعت اسلامی اور الخدمت فاؤنڈیشن کے ساتھی یہاں اکٹھے ہوئے اور گوادر میں الخدمت فاؤنڈیشن کے کام پر تفصیلی بات چیت ہوئی۔ بعدازاں سب کے لئے ایک پر تکلف کھانا چنا گیا۔ میں نے

پہلی مرتبہ یہاں پر مچھلی کے شامی کباب کھائے۔ مجھے اس کا ذائقہ کچھ اچھا نہ لگا۔ برادرم ہدایت الرحمٰن نے میری مدد کی اور میں نے بغیر شامی کباب کے کھانا کھایا۔

اس محفل میں بیٹھ کر احساس ہوا کہ مقامی بلوچی زبان پر فارسی کا بے حد اثر ہے۔ اگر آپ کو فارسی کے کچھ الفاظ آتے ہیں تو آپ باآسانی بلوچی بولنے والوں کا مطلب سمجھ سکتے ہیں۔ مجھے ہمیشہ مقامی زبان کے کچھ الفاظ سیکھنے کا شوق ہوتا ہے۔ میں نے پوچھا کہ آپ کس طرح سے کسی کا حال دریافت کرتے ہیں تو انھوں نے بتایا کہ ہم کہتے ہیں "چے حال"۔ یہ دونوں الفاظ فارسی زبان کے ہیں۔ اس کے بعد میں ہر کسی سے انھی الفاظ سے ان کا حال پوچھتا تھا۔ مگر افسوس اس کے علاوہ میں کوئی اور لفظ نہ سیکھ سکا۔

سمندر اور نسیم سحر

اگلے دن ہماری روانگی تھی۔ جہاز کا وقت ساڑھے دس بجے کا تھا اور ہمیں نو بجے کے قریب ہوٹل سے نکلنا تھا۔ میں صبح کی نماز کے بعد سمندر کی سیر کے لئے نکل پڑا کہ کیا پتہ کب دوبارہ یہاں آنا نصیب ہو۔ ساحل سمندر صبح کے وقت انتہائی دلفریب منظر پیش کر رہا تھا۔ چھوٹی کشتیاں ساحل کے قریب ایک بڑے رسے سے بندھی ہوئی تھیں اور بڑی کشتیاں سمندر کے اندر لنگر انداز تھیں۔

کافی لوگ ساحل پر بیٹھے ہوئے مسلسل سمندر کی طرف دیکھ رہے ت اور ان میں سے اکثر کے ہاتھ میں ناشتے کا سامان اور کھانے کے ٹفن تھے۔ ایک صاحب سے میں نے پوچھا کہ آپ لوگ یہاں کس چیز کا انتظار کر رہے ہیں تو انھوں نے بتایا کہ رات کو سمندر کا پانی کافی پیچھے چلا جاتا ہے اور ہماری کشتیاں زمین کے ساتھ لگ جاتی ہیں، اب پانی دوبارہ آ رہا ہے اور ہماری کشتیاں اس میں تیرنے لگیں گی اور پھر ہم ان کشتیوں کو لے کر سمندر میں چلے جائیں گے اور اپنی قسمت آزمائیں گے۔

سبحان اللہ، اللہ رب العزت نے کیا بندوبست کیا ہے کہ رات کو پانی پیچھے چلا جاتا ہے تاکہ کشتیاں محفوظ رہیں اور صبح پانی دوبارہ آ جاتا ہے تاکہ کشتیاں سمندر میں تیرنے کے قابل ہو جائیں۔ میں دیر تک ساحل سمندر پر گھومتا رہا۔

اس دوران طارق رضوی صاحب (جو کہ الخدمت فاؤنڈیشن بلوچستان کے فنانس سیکریٹری بھی ہیں) آ گئے اور ہم دونوں نے ساحل سمندر پر کرکٹ کھیلنے والے بچوں کے ساتھ کرکٹ کھیلی اور اس کی تصاویر اپنے بچوں کے ساتھ شئیر کیں۔ اس وقت میں دنیا و مافیہا سے بے خبر ہو کر قدرت کے مناظر سے لطف اندوز ہو رہا تھا۔

سمندر کی سیر کے بعد ہوٹل واپسی ہوئی اور ناشتے کے بعد وہی خوف زدہ کرنے والا اے ٹی آر جہاز، قیدی صورت عملہ اور چائے ندارد۔ بالآخر ہم ڈیڑھ بجے کے قریب کراچی واپس آ گئے۔ واپسی پر جہاز میں ہمارے انتہائی محترم دوست رفیق حسرت کے ساتھ ملاقات ہوئی جو کہ پراپرٹی کے سلسلے میں اپنے بچوں کے ساتھ یہاں آئے ہوئے تھے۔ انھوں نے بتایا کہ گوادر میں اکثر زمینیں پنجاب کے لوگوں کی ہیں۔

گوادر مستقبل کا پاکستان ہے ۔ اس وقت بے شمار منصوبے زیر تعمیر ہیں ۔ جن سے متعلق معلومات آپ کو ہر جگہ سے مل سکتی ہے لیکن میں ایک بات بڑے دکھ سے کہوں گا کہ ترقی کی اس دوڑ میں ہم ہزاروں سال پرانا گوادر کھو دیں گے اور کسی کو یاد بھی نہیں رہے گا کہ یہاں ایک بلوچ قوم آباد تھی جن کی روایات بھی تھیں۔

چند سالوں بعد اس شہر میں اجنبیوں کا بسیرا ہو گا اور میرا بلوچ سردار تاریخ کے اوراق میں گم ہو جائے گا۔ میری حکومت سے درخواست ہے کہ وہ ترقی کے ساتھ ساتھ ہمارے صدیوں پرانے ورثے کو بھی بچانے کی کوشش کرے۔

گوادر میں نے تم کو تاریخ میں زندہ رکھنے کی ایک کوشش کی ہے ۔ جو امید ہے کہ تمھیں مرنے نہیں دے گی۔

شیلہ باغ: کسی حسینہ کی یاد میں آباد قصبہ

اگست 2016ء کو سید احسان اللہ وقاص صاحب، برادرم طارق رضوی صاحب اور جناب ڈاکٹر ابراہیم صاحب کے ہمراہ الخدمت فاؤنڈیشن چمن کے ایک پروگرام میں شرکت کے لئے چمن جانے کا اتفاق ہوا۔ میری درخواست پر واپسی پر شیلہ باغ (اسے شیالا باغ بھی لکھا جاتا ہے) کے ریلوے اسٹیشن پر کچھ دیر کے لئے رکے۔ اس دوران سوا سو سال سے زائد پرانے ریلوے اسٹیشن اور خوجک ٹنل کو قریب سے دیکھنے کا موقع بھی ملا۔ان سب کو دیکھنے کے بعد ہم ان لوگوں کو (جنہوں نے آج سے سوا سو سال پہلے ریل لائن بچھائی تھی) داد دیئے بغیر نہ رہ سکے۔شیلہ باغ ریلوے اسٹیشن اور خوجک ٹنل کے بارے میں چند معلومات لکھنے کا خیال ہوا، تاکہ ایسے مقامات میں دلچسپی رکھنے والوں کے ذوق کی تسکین ہوسکے۔

چمن سے کوئٹہ آنے والی سڑک ایک پہاڑی سلسلے سے گزر کر میدانی علاقے میں داخل ہوتی ہے۔ سڑک کے دائیں طرف شیلہ باغ کا اسٹیشن دکھائی دیتا ہے۔ اسٹیشن تک جانے کے لئے پختہ سڑک نہیں ہے۔ پہاڑی علاقہ ہونے کی وجہ سے زیادہ دقت نہیں ہوتی۔ ہم مین روڈ چھوڑ کر شیلہ باغ ریلوے اسٹیشن کی طرف نیچے اتر گئے۔آگے سیکیورٹی کے لوگ تھے جنہوں نے ہمارے شناختی کارڈز رکھ لئے اور ہمیں آگے جانے دیا۔کار اسٹیشن کے قریب تک جا سکتی ہے۔ ہم کار سے اتر کر اسٹیشن کے پلیٹ فارم پر آگئے۔ پلیٹ فارم پر چند لوگ (جو بظاہر مزدور لگ رہے تھے) بیٹھے تھے۔اسٹیشن ماسٹر ایک ادھیڑ عمر کے صاحب تھے جن کا تعلق پنجاب سے تھا۔انھوں نے بتایا کہ اس اسٹیشن پر تین افراد کام کرتے ہیں۔دن میں ایک ٹرین صبح کوئٹہ سے چمن جاتی ہے اور شام کو واپس آتی ہے۔ اس وقت ہمیں معلوم نہیں تھا ورنہ ہم بھی یہ سفر بذریعہ ٹرین ہی کرتے۔اس کے علاوہ مال بردار گاڑی بھی چلتی ہے جس کا کچھ ماہ پہلے افتتاح کیا گیا تھا۔

خوجک ٹنل کی تکمیل ستمبر 1891ء میں ہوئی جس کی لمبائی چار کلو میٹر کے قریب ہے۔ تاریخ سے پتہ چلتا ہے کہ 1857ء میں سبی، کوئٹہ اور چمن ریل کا منصوبہ بنایا گیا جسے کندھار تک لے جانا مقصود تھا۔ اس کا مقصد روسی یلغار کو روکنا تھا۔ یاد رہے ہندوستان کی فتح کے بعد انگریزوں نے روس کی اس علاقے میں آمد کو روکنے کے لئے بے شمار اقدامات کئے (جو کہ مکمل تاریخ رکھتے ہیں)۔ ریل، لنڈی کوتل سمیت ہندوستان سے افغانستان کی سرحد تک اسی منصوبے کا حصہ تھی۔

انگریزوں نے 1876ء میں کوئٹہ اور اسے گردونواح کو فتح کیا۔ یاد رہے انگریز 1849ء میں پنجاب فتح کر چکے تھے۔ 1876ء میں انگریزوں نے کندھار سٹیٹ ریل کی بنیاد رکھی جسے بعد میں سکھر سے ملانا تھا۔ بعدازاں اس منصوبے سے کندھار کو نکال دیا گیا اور چمن ہی اس کا آخری اسٹیشن ٹھہرا۔ چمن اور کوئٹہ کے درمیان خوجک پاس کا علاقہ آتا ہے۔ اس روڈ پر بذریعہ کار سفر کرتے ہوئے دیکھا جا سکتا ہے کہ یہاں پر پہاڑی سلسلہ طویل اور اونچا ہے۔ اس لئے اس علاقے میں اس وقت سوائے سرنگ کے کوئی اور حل نہیں تھا۔ یہاں پر موجود پہاڑ کو خواجہ عمران کے نام سے یاد کیا جاتا ہے۔ خوجک ٹنل ان پہاڑوں کے نیچے سے گزرتی ہے۔

ٹنل کے کوئٹہ کی طرف سے داخلے کے مقام پر شیلہ نام کا قصبہ موجود ہے جبکہ چمن کی طرف قصبہ سنزالا واقع ہے۔ شیلہ باغ سطح سمندر سے پانچ ہزار فٹ سے زائد بلند ہے۔ شیلہ کوئٹہ شہر سے 112 کلومیٹر کے فاصلے پر واقع ہے جبکہ چمن اور کوئٹہ کا فاصلہ 142 کلومیٹر ہے۔ چمن سطح سمندر سے چار ہزار فٹ بلند ہے جو کہ یہ ظاہر کرتا ہے کہ چمن شیلہ سے کم بلند ہے۔

ہم سب لوگ شیلہ باغ کے اسٹیشن ماسٹر سے اس کے متعلق معلومات لیتے رہے۔ انھوں نے ہمیں اسٹیشن کا اندرونی حصہ بھی دیکھنے کی اجازت دی۔ اس دفتر میں

ابھی تک 125سال پرانے ریل ٹریک کے نقشے لگے ہوئے تھے اور بھی بہت ساری چیزیں اسی دور کی لگتی تھیں۔ میں نے اسٹیشن ماسٹر سے پوچھا کہ یہ چیزیں کتنی پرانی ہونگی ۔ انھوں نے بتایا کہ جب سے یہ اسٹیشن بنا ہے اس وقت سے یہ چیزیں یہاں موجود ہیں۔اسٹیشن ماسٹر کی اکتاہٹ بتا رہی تھی کہ وہ اس دور دراز اسٹیشن پر قطعاً خوش نہیں ہیں۔ بلکہ وہ ہر بات کا جواب شدید اکتاہٹ کے ساتھ دے رہے تھے۔

خوجک ٹنل کی تعمیر کے لئے ہندوستان کے مختلف علاقوں سے کاریگر لائے گئے تھے کیونکہ اس علاقے میں آبادی بھی کم تھی اور کاریگر تو نہ ہونے کے برابر تھے۔ مزید برآں انگلینڈ سے ایسے ماہرین بھی بلائے گئے جو ٹنل بنانے کا تجربہ رکھتے تھے۔ اس ٹنل کی تعمیر کا آغاز 14اپریل 1888ء کو ہوا اور 5 ستمبر 1891ء کو اس میں سے پہلا سٹیم انجن گزرا۔ یوں ساڑھے تین سال میں یہ سرنگ مکمل ہوئی۔ٹنل پر کام کرنے والے مزدوروں کے لئے ریل کے ذریعہ دور دراز سے پانی لایا جاتا تھا۔ سردیوں میں شدید ٹھنڈی ہوائیں چلنے کی وجہ سے نمونیہ کی بیماری عام تھی۔ 1890ء میں ٹائیفائیڈ کی بیماری کی وجہ سے صرف چار ماہ میں 800افراد فوت ہوئے۔

یقیناً یہ وہ مزدور تھے جو دور دراز علاقوں سے اس جگہ لائے گئے تھے اور وہ وطن سے دور دیار غیر میں لقمہ اجل بن گئے۔

ٹنل کی تاریخ یہ بتاتی ہے کہ دونوں اطراف سے کھدائی ہو رہی تھی لیکن سروے کی غلطی کی وجہ سے دونوں طرف سے سرنگ آپس میں نہ مل سکی ۔ جس پر انچارج انجنئیر نے خودکشی کرلی تھی۔ اس طرح کی اور بھی کئی کہانیاں ہیں۔ (مجھے کسی مستند کتاب سے اس کا حوالہ نہیں ملا)۔ ٹنل کے درمیان میں ایک اونچائی بھی ہے جس پر ایک گھنٹی لگی ہوئی ہے جو یہ ظاہر کرتی ہے کہ نصف فاصلہ طے ہو چکا ہے۔

پاکستان ریلوے کے مطابق شیلہ ایک ہندوستانی ڈانسر تھی جو مزدوروں کا دل بہلانے کے لئے اس جگہ موجود رہتی تھی جس کے نام پر اس جگہ کا نام شیلہ باغ ہے۔ یہ سچ ہے کہ نہیں؟ لیکن یہ ضرور سچ ہے کہ یہ ٹنل انگریزوں کی تعمیراتی مہارت کا منہ بولتا ثبوت ہے۔ 1976ء میں حکومت پاکستان نے اپنے پانچ روپے کے نوٹ پر اس ٹنل کی تصویر چھاپ کر اس ٹنل کو بنانے والے انجنئیرز اور کاریگروں کو خراج تحسین پیش کیا۔

اس ٹنل کی ایک اہم بات ٹنل کے شروع میں لگے ہوئے بڑے بڑے شیشے ہیں جن کو اس انداز سے رکھا گیا ہے کہ جب ان پر سورج کی روشنی پڑتی ہے تو وہ منعکس ہو کر ٹنل کے اندر جاتی ہے اور مزدور اس روشنی میں کام کرتے ہیں۔ دلچسپ بات یہ ہے کہ یہ طریقہ آج بھی استعمال ہو رہا ہے۔ ہم نے ٹنل کا دور سے نظارہ کیا کیونکہ ٹنل تک پیدل ہی سفر کیا جا سکتا تھا اور یہ تقریباً نصف کلومیٹر سے کچھ زائد فاصلے پر تھی اس لئے ہم نے اپنا سارا وقت شیلہ اسٹیشن پر ہی گزارا۔ تقریباً آدھا گھنٹہ گزارنے کے بعد اپنی یادوں میں اضافہ کرتے ہوئے ہم کوئٹہ کی طرف واپس چل پڑے جہاں بہت سے کام ہمارا انتظار کر رہے تھے۔

اس یادگار اسٹیشن اور ٹنل کو دیکھنے کے بعد اندازہ ہوا کہ انسان کی بنائی ہوئی چیز اگر انسانیت کی بھلائی کیلئے ہو تو خدا بھی اسے دوام بخشتا ہے۔

کوئٹہ سے لاہور : ایک دلچسپ اور پر خطر سفر

2 نومبر 2016ء کو میں کوئٹہ میں تھا اور سارا دن الخدمت فاؤنڈیشن کے کاموں میں مصروف رہا۔ تین نومبر کو شام سات بجے کی فلائٹ سے میری لاہور کیلئے واپسی تھی۔ دوستوں کا خیال تھا کہ دن کو زیارت کی سیر کے لئے جایا جائے اور شام کو واپسی ہو جائے۔ میں اس سے پہلے دو مرتبہ زیارت جا چکا تھا اس لئے اس سفر میں مجھے زیادہ دلچسپی نہیں تھی۔ بہت عرصے سے میرے دل میں کوئٹہ سے لاہور بذریعہ سڑک جانے کی خواہش تھی جو پوری نہیں ہو پا رہی تھی۔ میں نے دوستوں سے مشورہ کیا کہ میں بذریعہ کار واپس جانا چاہ رہا ہوں۔ جس پر سب دوستوں نے میری حوصلہ افزائی کی اور اس طرح کوئٹہ سے لاہور جانے کا فیصلہ ہوا۔

کوئٹہ سے لاہور کے لئے ہوائی جہاز کے علاوہ ٹرین بھی چلتی ہے جو کہ چوبیس گھنٹے میں پہنچتی ہے لیکن گرد و غبار کی وجہ سے یہ سفر انتہائی تکلیف دہ ہے۔ میں نے کوئی پندرہ سال پہلے ایک دفعہ جناب وقاص جعفری صاحب کے ساتھ بذریعہ ٹرین سفر کیا تھا۔ دوسرا ذریعہ بس ہے جو بائیس گھنٹوں میں پہنچتی ہے۔ سفر کا تیسرا ذریعہ کار ہے۔ کار سروس کوئٹہ سے کراچی، لاہور، اسلام آباد اور فیصل آباد کے لئے ہے۔ جن کو حرف عام میں ٹوڈی سروس کہا جاتا ہے۔ اس میں فرنٹ سیٹ پر بیٹھنے کا کرایہ پینتالیس سو روپے تھا۔ پچھلی سیٹ پر تین افراد کو بٹھایا جاتا ہے اور اس کا کرایہ تین ہزار روپیہ لیا جاتا ہے۔ مجھے دوستوں نے فرنٹ سیٹ لے کر دی اور یوں میں بذریعہ کار سولہ گھنٹے میں ایک ہزار کلو میٹر سفر براستہ ڈیرہ اسماعیل خان طے کر کے لاہور پہنچا۔ اس سفر کی مختصر روداد حاضر خدمت ہے۔ امید ہے کہ اس سے آپ کی معلومات میں اضافہ ہو گا اور آپ کو بھی اس راستے سے سفر کرنے کا شوق پیدا ہو گا۔

کوئٹہ سے لاہور

کوئٹہ سے صبح سات بجے ڈرائیور نے مجھے ہوٹل قصرِ ناز سے لیا اور راستے میں ایک اور صاحب (جن کا نام ضیاء الرحمٰن تھا) کو بھی لے لیا۔ ڈرائیور کا نام سعد اللہ تھا۔ اس نے بتایا کہ وہ آج لاہور نہیں جا رہا بلکہ ضیاء الرحمٰن ہمیں لاہور لے کر جائے گا۔ راستے میں ایک اور صاحب بھی ہمارے ساتھ آ گئے جن کا نام شہزاد تھا اور وہ سر گودھا جا رہے تھے اور کوئٹہ میں سیکیورٹی سپروائزر تھے۔ ہم لوگ کوئٹہ سے تقریباً ساڑھے سات بجے نکلے اور بیس منٹ میں کچلاک پہنچ گئے۔ کچلاک سے دو مقامی افراد بھی سوار ہو گئے اور سعد اللہ نے گاڑی ضیاء الرحمٰن کے حوالے کر دی اور ہم پانچ لوگ تقریباً آٹھ بجے کچلاک سے لاہور کی طرف روانہ ہوئے۔

کچلاک : چھوٹا قندھار

کچلاک کا قصبہ کوئٹہ سے چمن جانے والی سڑک پر پچیس کلو میٹر کے فاصلے پر آباد ہے۔ یہاں سے ایک سڑک دائیں جانب مڑتی ہے جو خانوزئی اور زیارت کیطرف جاتی ہے۔ جیسے ہی ہم کچلاک میں داخل ہوئے تو ماحول بالکل بدلا ہوا تھا۔ بہت سارے لوگ افغانی طالبان لباس میں تھے، سر پر سفید یا کالی پگڑی۔ یہاں پر پچھلے چالیس سال سے افغان مہاجروں کی ایک بڑی تعداد رہتی ہے جس نے مقامی کاروبار پر مکمل تسلط قائم کر لیا ہے۔ لوگوں نے بتایا کہ یہ شہر اس علاقے میں منشیات کے کاروبار کا سب سے بڑا مرکز ہے۔ (پچھلے دنوں شہباز تاثیر کو پانچ سال تک قید رکھنے کے بعد طالبان نے اسی شہر میں پہنچایا تھا)۔ کچلاک کو دیکھنے سے ایسا لگتا ہے کہ آپ قندھار میں ہیں۔ میں نے 1999ء میں قندھار شہر دیکھا تھا اور مجھے تو یہ شہر بھی بالکل قندھار جیسا ہی لگا۔

خانوزئی: سیب کے باغات کا علاقہ

کچلاک سے نکل کر ہم صاف اور کھلی سڑک پر پہاڑوں کے درمیان میں سے ہوتے ہوئے خانوزئی کی طرف جانے لگے ۔ کہیں کہیں سڑک کے دونوں اطراف کھلے میدان اور باغات بھی تھے۔ میں نے چند مقامات پر سولر سے چلنے والے ٹیوب ویل بھی دیکھے۔ لوگوں نے ایک چھوٹا سا تالاب بنا رکھا تھا۔ وہ سولر پمپ سے پانی نکال کر اس تالاب میں جمع کرتے اور پھر ضرورت پڑنے پر اس سے کھیتوں کو سیراب کرتے تھے۔ میں پچھلے سال اکتوبر 2015ء میں اپنی اہلیہ کے ساتھ خانوزئی آیا تھا اور ہم منور صاحب (جن کا تعلق جماعت اسلامی سے ہے) کے مہمان تھے۔ اس دوران میں نے کرومائیٹ کی کانیں بھی دیکھیں تھیں۔

خانوزئی کوئٹہ سے ستر کلومیٹر اور کچلاک سے تقریباً پچاس کلومیٹر کے فاصلے پر واقع ہے۔ خانوزئی سے پہلے ایک سڑک زیارت کیطرف جاتی ہے۔ خانوزئی سے قلعہ سیف اللہ تک پہنچنے کے دو راستے ہیں۔ ایک راستہ مسلم باغ کی طرف سے جاتا ہے۔ اس طرف کی سڑک کافی بہتر حالت میں ہے۔ دوسرا راستہ جو کہ کم طویل ہے براہ راست قلعہ سیف اللہ کی طرف جاتا ہے۔ یہ راستہ کچا بھی ہے اور اس راستے میں پہاڑ بھی آتے ہیں۔ اس لئے قلعہ سیف اللہ جانے والے لوگ مسلم باغ کا راستہ اختیار کرتے ہیں۔

اب صبح کے نو بج رہے تھے اور ناشتے کی طلب بڑھتی جا رہی تھی۔ میں نے ضیاء الرحمٰن سے پوچھا کہ ناشتے کا کیا پروگرام ہے؟ تو اس نے جواب دیا کہ ناشتہ قلعہ سیف اللہ پہنچ کر ہوگا۔ اب ایک ویران جگہ تھی جس کے ارد گرد کبھی کبھار کوئی گاؤں آ جاتا اور چند سیبوں کے باغ اور ضیاء الرحمٰن کی ڈیڑھ سو کلومیٹر کی سپیڈ پر ڈرائیونگ۔ اس کے ساتھ ساتھ پشتو میں گانے اب آہستہ آہستہ ضیاء الرحمٰن سے گفتگو بھی شروع ہو گئی تھی۔

دل میں ایک انجانا خوف بھی موجود تھا۔۔۔ لیکن سفر بھی جاری تھا!

ضیاء الرحمٰن: کل کا بڑا کاروباری، آج کا ڈرائیور

ضیاء الرحمٰن 39 سالہ کوئٹہ کا رہنے والا ایک پختون تھا۔ اس کے والد اپنے وقت میں راشن کا ڈپو چلاتے تھے۔ ضیاء الرحمٰن دو بھائی ہیں۔ ضیاء نے کافی دیر پہلے چمن سے سامان لے کر کراچی اور دوسرے شہروں میں پہنچانے کا کام شروع کیا اور ساتھ ہی ٹرانسپوٹ کا کام بھی شروع کر دیا تھا۔ بقول ضیاء کہ سمگلنگ اور ٹرانسپورٹ کا چولی دامن کا ساتھ ہے۔ اس کا کاروبار بہت اچھا چل رہا تھا۔ اس نے بڑی مقدار میں چھالیہ (جو کہ انڈیا سے براستہ ایران آتا تھا) چمن سے خریدا۔ اس دوران مشرف حکومت نے کراچی میں چھالیہ کے گوداموں پر چھاپے مارنا شروع کر دیے۔ جس سے چھالیہ کی قیمت بہت کم ہو گئی اور ضیاء الرحمٰن کو سات کروڑ کا نقصان ہوا جس کے بعد وہ دوبارہ کاروبار نہ کر سکا اور اب وہ ارباز ٹرانسپورٹ کی بس چلاتا تھا جو کوئٹہ سے کراچی جاتی تھی اور کبھی کبھار کوئٹہ سے لاہور کار بھی چلاتا تھا۔ انتہائی دلچسپ آدمی تھا۔ گاڑی بڑی احتیاط سے اور بہتر چلاتا تھا۔ اس نے کہا کہ میں نے دو سو کلومیٹر کی رفتار سے موٹروے پہ گاڑی چلائی ہے۔ میرے ساتھ اس نے رعایت کی اور صرف ایک سو اسی کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے گاڑی چلائی بلکہ اس رفتار سے لوگوں کو دائیں اور بائیں طرف سے اوورٹیک بھی کرتا رہا۔ میں نے اسے ایک دفعہ کہا کہ ضیاء میں بلڈ پریشر کا مریض ہوں کچھ تو خیال کر! اس نے کہا کہ اللہ خیر کرے گا اور ساتھ ہی میٹر کی تصویر بھی بنائی (جو اس نے بعد میں مجھے بھجوائی)۔

اس نے بتایا کہ اس نے دو شادیاں کی ہیں۔ پہلی بیوی سے چار بچے ہیں۔ اس کی دوستی گوجرانوالہ کے ایک بٹ صاحب سے ہو گئی۔ بٹ صاحب بھی ٹرانسپورٹ کا کام

کرتے تھے۔ بٹ صاحب کی خواہش پر اس نے بٹ صاحب کی ہمشیرہ سے شادی کر لی۔شادی کے موقع پر اس نے اپنی پہلی بیوی سے کہا کی شادی تو میں نے ضرور کرنی ہے تم آسانی سے راضی ہو جاؤ تو اچھا ہو گا۔ پہلی بیوی راضی ہو گئ لیکن اس نے صرف ایک شرط رکھی کہ تم شادی کے بعد فرق نہیں کروگے، جس پہ وہ آج تک عمل کر رہا ہے۔

جب اس نے دوسری شادی کی اس وقت دوسری بیوی بی اے میں پڑھ رہی تھی۔ بقول ضیاء کے وہ تین سو آدمیوں پر مشتمل بارات کوئٹہ سے گوجرانوالہ لایا تھا۔اس کے ساتھ سفر تو اچھا گزرا لیکن بہت زیادہ خوف کے ساتھ۔گاڑی میں ہمارے ساتھ کچلاک سے الحاج مدنی صاحب اور ان کے ساتھ ایک اور صاحب بھی (ان دونوں نے بھی دو دو شادیاں کر رکھی تھیں) موجود تھے۔

مدنی صاحب نے اپنی داستان سنانی شروع کی جس کا لب لباب یہ تھا کہ دوستوں کے درمیان بیٹھے تھے کہ دوسری شادی کی بات پہ ضد ہو گئ اور اس نے دوسری شادی کر لی۔ پہلی بیوی سے اجازت کا معاملہ بڑا دلچسپ تھا۔

مدنی صاحب کی پہلی بیوی نے کہا کہ مجھے اور میرے سارے بچوں کو حج کرواؤ تو میں شادی کی اجازت دوں گی۔ مدنی صاحب نے کثیر رقم جمع کر کے حج کروایا۔ پہلی بیوی نے اجازت تو دے دی لیکن دوسری بیوی کو قبول کرنے سے انکار کر دیا۔اب مدنی صاحب ہیں اور دو بیویوں کے درمیان لڑائی اور بقول مدنی صاحب کہ ان کے لیے یہ دنیا ہی جہنم ہے۔امید ہے کہ اللہ اسے معاف کر دے گا اور جہنم میں نہیں ڈالے گا۔ تیسرے صاحب کا معاملہ بڑا سادہ سا تھا۔ ان کے ایک بھائی کی وفات ہو گئ اور انھوں نے اپنی بیوہ بھابھی سے شادی کر لی۔ بقول ان کے پختون خاندانوں میں ایسا عام طور پر ہوتا ہے۔

قلعہ سیف اللہ : بہادروں کی سرزمین

سیف اللہ، جس کے نام پر یہ شہر آباد ہے، ایک بہادر آدمی تھا جس کا تعلق کاکڑ قبیلے کی ایک شاخ خودادزئی سے تھا۔ اس علاقے پر مغلوں نے بھی بے شمار حملے کیے تھے۔ حملوں کی بنیادی وجہ اس علاقے کے بہترین پھل اور فصلیں تھیں لیکن مغل حکمران جم کر اس علاقے پر حکومت نہ کر سکے۔ گنیش خان نے اس کے ارد گرد کے علاقوں پر حملے کیے ۔ اٹھارہویں صدی کے وسط میں احمد شاہ ابدالی نے علاقے کے حکمران کو اپنی طرف سے سند جاری کی جس کا تعلق جوگیزئی قبیلہ سے تھا، اسے ژوب کا بادشاہ قرار دیا گیا۔ پہلے بادشاہ کا نام شاہ جہاں جوگیزئی تھا۔

برٹش فوجوں نے 1884ء میں اس علاقے پر قبضہ کرنے کے لئے اپنی فوجیں بھیجیں اور سیف اللہ اور شاہ جہاں جوگیزئی کے قلعوں کو تباہ کر دیا۔ اکتوبر 1884ء کی جنگ میں علاقے کے نامور قبائلی سردار شہید ہو گئے اور بے شمار لوگوں نے گوروں کے خلاف جنگ کا آغاز کر دیا۔ اس دوران پانچ سو قبائلی سرداروں نے برٹش فوج کے سامنے سرنڈر بھی کیا اور ایک معاہدے پر دستخط بھی کیے جس کے مطابق وہ برٹش حکومت کے معاملات میں دخل اندازی نہیں کریں گے لیکن سیف اللہ خاں خودادزئی اور شاہ جہاں جوگیزئی نے انگریزوں کی اطاعت سے انکار کر دیا۔ ان کے ساتھ ساتھ ہمدان زئی قبائل نے بھی انگریزوں کے ساتھ جنگ شروع کر دی۔ انگریزوں کے مقابلے میں ان لوگوں کی طاقت کم تھی۔ وہ تمام لوگ اس علاقے سے قلات کی طرف چلے گئے اور وہاں سے انگریزوں کے خلاف جنگ جاری رکھی اور کبھی بھی انگریزوں کے آگے سر نہیں جھکایا۔ یہ شہر اب انھی کے نام سے آباد ہے۔

ہم نے خانوزئی سے ژوب تک سڑک کے دونوں طرف کالے رنگ کے پہاڑ دیکھے۔ میں اکتوبر 2015ء میں خانوزئی آیا تھا تو جناب منور صاحب نے مجھے ان پہاڑوں میں واقع کرومائیٹ کی کانیں دکھائیں تھیں۔ اس علاقے میں کالے رنگ کے پہاڑوں میں کرومائیٹ کے خزانے دفن ہیں جن کو نکالنے کے لئے عقل اور حوصلہ چاہئے۔

قلعہ سیف اللہ سے پہلے مسلم باغ کا ایک چھوٹا سا شہر آتا ہے۔ ہمیں اس میں جانے کا اتفاق نہیں ہوا لیکن اس کے باہر سے ہم بائی پاس سے ہوتے ہوئے گزرے۔ مسلم باغ کی آبادی تقریباً ستر ہزار ہے۔ یہ شہر قلعہ سیف اللہ اور خانوزئی کے درمیان واقع ہے۔ یہاں پر پختونوں کے کاکڑ اور درانی قبائل آباد ہیں۔ اس شہر کا پرانا نام ہندو باغ تھا۔ تربوز کو پشتو میں ہندوانہ کہتے ہیں۔ اس لئے اس کا نام ہندوانہ باغ تھا۔ بعد ازاں اس شہر کا نام مسلم باغ رکھ دیا گیا۔

اس علاقے میں کرومائیٹ بکثرت پایا جاتا ہے۔ 1861ء میں انگریزوں نے اس علاقے میں کرومائیٹ دریافت کر لیا تھا۔ اس علاقے میں ریل کی پٹڑی بچھانے کی اصل وجہ یہی کرومائیٹ تھا (اس ریلوے لائن کی تفصیل ہم الگ سے درج کریں گے)۔ اس علاقے میں قدیم تہذیبوں کے آثار بھی پائے جاتے ہیں۔ مسلم باغ خانوزئی سے پچاس کلومیٹر اور قلعہ سیف اللہ سے ساٹھ کلومیٹر کے فاصلے پر واقع ہے۔

ژوب: صدیوں پرانا قصبہ

کوئٹہ کے شمال مشرق میں واقع ژوب ایک تاریخی قصبہ ہے۔ کوئٹہ سے اس کا فاصلہ سوا تین سو کلومیٹر ہے۔ جب ہم ژوب کے قریب پہنچے تو پتہ چلا کہ شہر کو جانے والی سڑک زیر تعمیر ہے۔ لہٰذا پورا شہر کھدا ہوا ہے۔ ضیاء الرحمٰن اپنے اڈے کی دیگر کاروں کے پیچھے پیچھے شہر کی گلیوں اور بازاروں سے ہوتا ہوا ژوب شہر سے ڈیرہ غازی خاں جانے

والی سڑک پر آ گیا۔ اس دوران ہمیں ژوب شہر کے بازار اور شہری علاقوں کو دیکھنے کا موقع ملا۔ اس موقع پر مجھے یاد آیا کہ ہمارے ساتھ ایک صاحب ٹیکسٹائل کالج میں پڑھتے تھے ،ان کا تعلق ژوب سے تھا۔ اس وجہ سے ژوب مجھے یاد رہتا تھا۔

1629ء میں لکھے جانے والے سفر نامے میں ژوب کا ذکر ایک چینی سیاح (جس کا نام Xuanzanp تھا) نے کیا تھا۔ اس نے سردار شمس الدین کا ذکر ایک بہادر انسان کے طور پر کیا ہے۔ اس علاقے میں پختون آباد ہیں۔ منگول حکمران گنیش خاں کے دور میں یہ علاقہ ان علاقوں میں شامل تھا جن پر گنیش خاں کی فوج حملے کرتی تھی۔ 1398ء میں امیر تیمور کے پوتے پیر محمد نے اس علاقے پر حملہ کیا لیکن باقاعدہ قبضہ نہ کر سکا۔ مغل حکمرانوں نے بھی اس علاقے پر قبضہ کرنے کے لئے بے شمار کوششیں کیں لیکن وہ بھی مکمل کنٹرول حاصل نہ کر سکے اور اس طرح علاقے کے پختونوں نے اپنے علاقے کو آزاد رکھنے کی ایک خوبصورت روایت کو برقرار رکھا۔ نادر شاہ اور احمد شاہ نے بھی اس علاقے پر قبضہ کرنے کی کوششیں کیں جو جزوی طور پر کامیاب رہیں۔ اس سلسلے میں احمد شاہ نے بیکر نیکا کو اس علاقے کا نواب نامزد کیا اور یوں خاندان کی حکمرانی انگریزوں کے قبضہ تک برقرار رہی۔

انگریز اور ژوب

انگریزوں کے اس علاقے پر قبضہ کی کئی وجوہات ہو سکتی ہیں۔ میرے خیال میں اس کی سب سے بڑی وجہ اس علاقے میں معدنیات کا پایا جانا ہے۔ میں نے دوران سفر یہ دیکھا کہ کچلاک کے بعد ژوب سے بھی آگے تک راستے کے دونوں اطراف پہاڑوں کی ایک خاص طرح کی کٹنگ ہے جو عموماً دوسرے پہاڑوں کی نہیں ہوتی۔ ان کی رنگت میں

بھی فرق ہے۔ جس سے یہ محسوس ہوتا ہے کہ ان پہاڑوں میں پتھروں کے علاوہ بھی کچھ معدنیات ہیں۔

انگریز 1884ء میں اس علاقے میں آئے اور انھوں نے سب سے پہلے اس علاقے میں ریلوے لائن بچھانے کا کام کیا۔ اس کا نام ژوب ویلی ریل ہے۔ 1900ء میں انگریزوں نے اس علاقے میں معدنیات کا سروے کرنے کے بعد ان معدنیات کو (جن میں سب سے زیادہ کرومائیٹ تھا) نکالنے کا فیصلہ کیا۔ اس کے لئے ایک تنگ پٹڑی کی ریل لائن بچھانے کا فیصلہ ہوا۔ یہ پٹری دو فٹ اور چھ انچ چوڑی تھی جبکہ عام ٹریک بڑا ہوتا ہے۔ اس لائن کا آغاز 1916ء میں ہوا اور 1919ء میں یہ ٹریک مکمل ہوا۔

ابتداء میں یہ لائن خانوزئی سے ہندو باغ یعنی موجودہ مسلم باغ تک تھی اور اس کا استعمال صرف مال برداری کے لئے ہوتا تھا۔ بعدازاں ایک چوڑی لین کا منصوبہ ہندو باغ, فورٹ سنڈیمن (ژوب کا پرانا نام) کے نام سے بنایا گیا جو مکمل نہ ہو سکا۔ بالآخر 1927ء میں ہندو باغ سے قلعہ سیف اللہ اور پھر 1929ء میں ژوب تک یہ ریل لائن مکمل ہو گئی۔ اس لائن کی دلچسپ بات یہ ہے کہ یہ تین سو کلومیٹر طویل ایک تنگ پٹڑی ہے جو دنیا کی سب سے کم چوڑائی والی پٹڑی ہے۔ اس لائن پر کان مہترزئی کا ریلوے اسٹیشن ہے جو تنگ پٹڑی پر دنیا کا سب سے اونچا اسٹیشن ہے۔ سطح سمندر سے تقریباً ساڑھے سات ہزار فٹ بلندی پر واقع ہونے کی وجہ سے یہ لائن برف میں ڈھک جاتی ہے جس کی وجہ سے یہاں پر کئی دفعہ حادثات بھی ہوئے ہیں (مجھے یہ ریلوے اسٹیشن دیکھنے کا اتفاق بھی ہوا ہے)۔ اب اس لائن کا استعمال تقریباً نہ ہونے کے برابر ہے۔ لوگ زیادہ تر سفر بذریعہ سڑک کرتے ہیں۔ اب سنا ہے کہ کوئٹہ سے ژوب تک ایک نئی ریل پٹڑی بچھائی جا رہی ہے جس کی چوڑائی عام ریل کی پٹڑی جتنی ہو گی۔

دوسری اہم بات یہ ہے کہ جو ریل لائن سی پیک کے تحت بچھائی جا رہی ہے اس کا راستہ بھی ژوب اور قلعہ سیف اللہ سے ہی ہے۔ اس سے یہ امید کی جا سکتی ہے کہ اس علاقے میں ذرائع آمد و رفت بہتر ہو جائیں گے۔

دلچسپ بات یہ ہے کہ ہمارے پہلے غیر ملکی حکمرانوں نے بھی اس علاقے پر ریل کی پٹڑی بچھا کر ہی قبضہ کیا اور اب موجودہ غیر ملکی حکمران (جناب چین) بھی ریل کی پٹڑی پر چل کر ہی قبضہ کرنے آ رہا ہے۔ میری خواہش ہے کہ جب بھی مجھے موقع ملا میں اس لائن پر ضرور سفر کروں گا اور اس پر واقع دنیا کے بلند ترین ریلوے اسٹیشن پر ضرور جاؤں گا۔

ژوب سے ڈیرہ اسمٰعیل خاں: ایک دلچسپ مگر خطرناک سفر

ہم ژوب سے نکلے تو دن کا ایک بج رہا تھا۔ ژوب شہر سارا اکھاڑا ہوا تھا اور جگہ جگہ کام ہو رہا تھا۔ مختلف گلیوں اور بازاروں سے نکل کر ہم ژوب سے ڈیرہ اسمٰعیل خاں جانے والی سڑک پر آ گئے۔ ژوب سے مغل کوٹ (اسی کلو میٹر کی) سڑک کا افتتاح وزیر اعظم نواز شریف نے جنوری 2016ء میں کیا تھا جس کی متوقع لاگت نو ارب روپیہ ہے۔ اس سڑک پر تیزی سے کام ہو رہا ہے۔ یہ وہ علاقہ ہے جو پہاڑی علاقوں سے گزرتا ہے۔ سڑک بھی تنگ ہے اور موڑ بھی بہت زیادہ ہیں۔ ضیاء الرحمٰن کی ڈرائیونگ ہمارا، خاص طور پر میرا مکمل امتحان لے رہی تھی۔ امید ہے کہ دو سال بعد جب یہ سڑک مکمل ہو جائے گی تو سفر بہت زیادہ آسان ہو جائے گا۔

یہ سڑک سی پیک میں شامل تو نہیں ہے لیکن ممکن ہے کہ اس سڑک کی وجہ سے لوگ اس راستے سے گوادر جانا پسند کریں گے۔ژوب کے بعد کوئی قابل ذکر شہر نہیں آیا۔ پہاڑ ہیں جو کہ بہت ہی اونچے ہیں۔ نیچے دریا بہتا ہے اور منظر بہت ہی حسین تھا۔ بارش بھی نہیں تھی جس سے سفر بہت ہی خوشگوار تھا۔ مزید خوشگوار ہو سکتا تھا اگر ضیاء الرحمٰن گاڑی آہستہ چلارہا ہوتا اور دنیا کے کسی بھی ٹریفک قانون پر عمل کر رہا ہوتا لیکن کیا

اے بسا آرزو کہ خاک شدہ

کوہ سلیمان : درازندہ

کوہ سلیمان کا نام بے شمار مرتبہ سنا لیکن اسے دیکھنے کا کبھی موقع نہیں ملا۔ کوہ سلیمان دراصل ہندوکش پہاڑی سلسلے کے شمال مغربی حصے میں واقع ہے۔ اس سلسلے کا ایک حصہ اس علاقے میں واقع ہے جس میں سے ہم گزر رہے تھے۔ کہتے ہیں کہ اس کا نام حضرت سلیمان کے نام پر رکھا گیا تھا۔اس کا کچھ حصہ ڈیرہ غازی خاں کی طرف بھی ہے جو کہ پنجاب میں واقع ہے۔ مجھے یہ علاقہ اب تک یاد ہے۔ میں خواہش کے باوجود تصاویر نہ لے سکا کیونکہ ہمارا ڈرائیور ضیاء الرحمٰن جو چل تو زمین پر رہا تھا لیکن اس کی رفتار ہوائی جہاز جیسی تھی۔ پہاڑوں کے درمیان سے گزرتے ہوئے ہم درازندہ پہنچ گئے۔

درازندہ نسبتاً ہموار جگہ پر واقع ہے۔ اس علاقے میں فصلیں بھی نظر آ رہی تھیں۔ درازندہ کے متعلق مشہور ہے کہ اس علاقے میں تختِ سلیمانی ہ، جس پر پختونوں کے باوا آدم قیس کا مزار ہے۔ اسی لئے اس علاقہ کو "د کسی غر" بھی کہتے ہیں۔ ہم درازندہ سے گزر رہے تھے اور شام بھی ہو رہی تھی۔ ضیاء الرحمٰن سے کھانے کا پوچھا تو اس نے

کہا کہ ڈیرہ اسمٰعیل خاں جا کر کھانا کھائیں گے۔ ڈیرہ اسمٰعیل خاں سے چند کلومیٹر پہلے ہم ایک ہوٹل میں رکے جو اتنا ہی گندا تھا جتنا کہ کوئی ہو سکتا تھا۔ میں نے ضیاء الرحمٰن سے کہا کہ میرے علم کے مطابق شہر کے قریب کافی ہوٹل پائے جاتے ہیں، وہاں کیوں نہیں رکا۔ اس نے جواب دیا کہ مالک کا حکم ہے کہ یہیں رکا جائے۔

ڈیرہ اسمٰعیل خاں : نیا شہر، پرانی روایت

ہم ڈیرہ اسمٰعیل خاں کے قریب پہنچے تو پتہ چلا کہ ہم شہر میں جانے کی بجائے بائی پاس سے گزر کر ڈیرہ اسمٰعیل خاں سے چشمہ جانے والی سڑک پر جائیں گے۔ میں جب 1980ء میں ٹیکسٹائل کالج میں پڑھتا تھا تو اس وقت میرے ایک کالج فیلو جناب افتخار بنگش صاحب (جو کہ میرے انتہائی عزیز دوست بھی ہیں) ڈی آئی خان میں رہتے تھے۔ میں گرمیوں کی چھٹیوں میں اسلامی جمیعت طلبا کے سلسلے میں بھکر آیا تھا۔ اس وقت بھکر میں جناب اسلم جاوید صاحب رہتے تھے۔ اسلم جاوید صاحب کے ساتھ مل کر ڈی آئی خان میں افتخار بنگش سے ملنے کا پروگرام بنایا۔ اس وقت ٹیلیفون کا نظام اتنا مضبوط نہیں تھا کہ پہلے سے رابطہ کیا جاسکتا۔ اس لئے اس امید کے ساتھ چل پڑے کہ بنگش صاحب اپنے گھر پر ہی ہوں گے۔ بھکر سے دریا خان آئے، دریا خان کے پاس دریائے سندھ کے اوپر ابھی پل نہیں بنا تھا۔ ایک چھوٹا بحری جہاز چلتا تھا جس میں کافی سازوسامان بھی آجاتا تھا بہت سارے جانور بھی اسی میں لائے جاتے تھے۔ وہ لوگوں اور سامان کو دریا کے ایک طرف سے دوسری طرف لے کر جاتا تھا۔ مجھے یاد ہے کہ اس وقت اس کا کرایہ ایک روپیہ فی کس تھا۔ میں اور اسلم جاوید صاحب اس کے ذریعے دریا کے دوسری طرف ڈیرہ اسمٰعیل خان میں اترے سامنے دیکھا تو بے شمار سائیکل رکشے کھڑے تھے۔ جو لوگوں کو شہر کی طرف لے کر جاتے تھے۔ کوئی تانگہ رکشہ نہیں تھا۔

ایک دفعہ دل میں یہ خیال آیا کہ اس رکشے پر بیٹھنا اس فرد پر ظلم ہے ہمیں کوئی اور طریقہ کار اختیار کرنا چاہیے لیکن جب کوئی اور طریقہ کار نہ ملا تو ہم نے سائیکل رکشہ کو ترجیح دی اور یہ میری زندگی کا پہلا تجربہ تھا کہ میں سائیکل رکشہ پر بیٹھا۔ ہم دو نوجوانوں کو ایک ادھیڑ عمر کا آدمی (جو کمزور بھی تھا) کھینچ رہا تھا۔

اس وقت ڈیرہ اسمٰعیل خان اتنا پھیلا ہوا نہیں تھا۔ ہم اندرون شہر چلے گئے جہاں بڑے بڑے دروازے اور بڑی اونچی اونچی دیواریں تھیں۔ بازار بھی بہت ہی روایتی قسم کا تھا۔ ہم جب افتخار بنگش کے گھر پہنچے تو پتہ چلا افتخار شہر سے کہیں باہر گیا ہوا ہے۔ ہمیں مایوسی تو ہوئی لیکن ہمارے پاس اس کے علاوہ کوئی حل نہیں تھا کہ ہم واپس چلے جائیں۔ جانے سے پہلے ہم نے شہر کی سیر کا ارادہ کیا۔ تھوڑا سا گھومے پھرے ایک ہوٹل سے کھانا کھایا۔ مجھے اب تک وہ ہوٹل یاد ہے کہ کس طرح دھوئیں سے اس کی تمام دیواریں سیاہ تھیں، دیواروں پر فلمی اشتہار لگے ہوئے تھے۔ یہ سب کچھ دیکھنے کے بعد ہم واپس چلے گئے۔

دوسری مرتبہ مجھے 2015ء میں اس شہر میں رہنے کا اتفاق ہوا۔ میرے ساتھ رحمت اللہ اور ایک دو اور لوگ تھے۔ ہم رات کو دریا کے کنارے ایک خوبصورت ہوٹل میں ٹھہرے۔ جس کا منظر نہایت حسین تھا۔ انھوں نے بڑی روایتی چیزوں سے اپنے ڈائننگ ہال کو سجایا ہوا تھا۔ گرمیوں کا موسم بہت ہی خوبصورت لگ رہا تھا۔ دریا کا کنارہ خوبصورت ہوٹل اور ایک تاریخی شہر ڈیرہ اسمٰعیل خان، ان سب نے مل کر ہماری سیاحت کو خوشگوار بنا دیا۔

اب کی بار 11 دسمبر 2018ء کو میں اور میرے ساتھ جناب محمد عمر بھٹی جناب عاصم الٰہی مانگٹ، جناب شعیب ہاشمی اور ہمارے نواسے جناب احمد عمر بھٹی صاحب

لاہور سے کوئٹہ جا رہے تھے۔ راستے میں ہم نے ڈیرہ اسماعیل خان میں الخدمت فاؤنڈیشن کے تحت چلنے والے ایک آغوش میں رکنے کا فیصلہ کیا۔ برادرم منظر مسعود خٹک صاحب نے ہماری رہنمائی کی اور ہم سیشن چوک چلے گئے جہاں پر منظر صاحب نے ہمارا استقبال کیا۔ ہم تقریباً ایک گھنٹہ آغوش میں رہے اور پھر وہاں سے براستہ ژوب کوئٹہ کے لیے روانہ ہو گئے۔

میں آپ کو ڈیرہ اسمٰعیل خان کی تاریخ کے بارے میں کچھ معلومات دینا چاہتا ہوں لیکن اس سے پہلے میں ماضی قریب میں ڈیرہ اسمٰعیل خان کے حوالے سے ہونے والے چند اہم واقعات کا ذکر کرنا ضروری سمجھتا ہوں۔ اس شہر کی ایک نسبت مولانا مفتی محمود صاحب اور ان کے فرزند ارجمند جناب مولانا فضل الرحمٰن صاحب سے ہے جو یہاں سے الیکشن لڑتے تھے اور جیتتے بھی تھے لیکن اس دفعہ وہ اپنا الیکشن ہار گئے اور ان کی جگہ امین گنڈا پور (جو کہ پی ٹی آئی کے امیدوار تھے) نے سیٹ حاصل کر لی۔ چند سال قبل ایک مشہور فلم اداکارہ مسرت شاہین نے بھی مولانا کے خلاف الیکشن لڑا تھا جو کہ کافی مشہور ہوا تھا۔

آج سے دس سال قبل جب طالبان کا بہت زور تھا اور وہ قبائلی علاقہ جات میں رہتے تھے تو اس شہر میں ان کا بہت آنا جانا تھا۔ مجھے ایک صاحب نے یہ بتایا تھا کہ شہر کے لوگ اپنے معاملات کے فیصلے کے لیے قبائلی علاقہ جات میں طالبان کے پاس جاتے تھے، لیکن اب حالات ایسے نہیں ہیں اس شہر میں اب بہت سارے تعلیمی ادارے بن چکے ہیں۔ شہر کی عمومی حالت بہت بہتر ہے صفائی ستھرائی کا معیار بھی قابل تعریف ہے لوگ بھی امن محسوس کرتے ہیں۔ اللہ تعالیٰ اس شہر کو ہمیشہ کے لئے قائم رکھے۔

ایک انتہائی خوبصورت اور تاریخ میں یاد رکھنے والی بات یہ ہے کہ 1974 ء میں ذوالفقار علی بھٹو نے اس شہر میں گومل یونیورسٹی کا سنگ بنیاد رکھا اور اس کے پہلے وائس چانسلر نواب اللہ نواز خان نے اپنی گیارہ ہزار کنال زرعی رقبہ اس یونیورسٹی کو وقف کیا ۔) مجھے بھی اس یونیورسٹی میں جانے کا موقع ملا ہے بہت وسیع وعریض جگہ ہے ۔) دونوں اب اپنے رب کے ہاں پہنچ چکے ہیں دونوں کا صدقہ جاریہ یقیناً ان کے لیے ان کے رب کی رضا ثابت ہوگا اور یہ ان لوگوں کے لئے بھی ایک مثال ہے جو صرف وراثت اپنی اولاد کے لئے چھوڑ کر جاتے ہیں اللہ کرے ہم سب کو کچھ نہ کچھ وقف کرکے جانے کی توفیق عطا فرمائے۔آمین

اب کچھ باتیں ڈیرہ اسمٰعیل خان کی تاریخ کے بارے میں۔ ڈیرہ اسمٰعیل خان کے قریب رحمان ڈھیری سے جو آثار قدیمہ ملے ہیں ان سے یہ پتہ لگتا ہے کہ یہ شہر پانچ ہزار سال سے زیادہ پرانا ہے ۔ پندرہویں صدی میں بلوچ قبائل کو اس علاقے میں رہنے کے لئے بلایا گیا اور اُس وقت سے بلوچ یہاں پر رہتے ہیں ۔ بعد میں پٹھان لوگوں نے انھیں اس علاقے سے نکال دیا اور اب علاقے میں رہنے والوں کی اکثریت بلوچ نہیں ہے۔

پرانے وقتوں میں یہ شہر قندھار اور ملتان کی تجارت کے لئے ایک گزرگاہ کے طور پر کام کرتا تھا۔ ایک وقت آیا کہ یہ شہر احمد شاہ ابدالی نے اپنے قبضے میں کر لیا اور اسے قندھار کا حصہ بنا دیا۔ اسمٰعیل خان جو ایک بلوچ سردار تھا اس کی نو نسلوں نے اس علاقے پر حکمرانی کی۔ اور آخری حکمران نصرت خان تھا جس نے 1750ء میں احمد شاہ ابدالی سے شکست کھائی اس علاقے پر پٹھان لوگوں کی حکومت ہو گئی۔ ایک دلچسپ بات یہ ہے کہ 1823ء میں دریائے سندھ میں آنے والے ایک بڑے سیلاب کی وجہ سے یہ شہر

بالکل تباہ ہو گیا۔ سردار شیر محمد خان نے 1823ء میں اس شہر کو دوبارہ آباد کیا اور اس وقت یہ شہر دریا سے چھ کلومیٹر کے فاصلے پر ہے۔ایک اور اہم بات یہ ہے کہ جب شہر کو دوبارہ آباد کیا گیا تو اس کے لئے پنجاب سے آرکیٹیکٹ کو بلوایا گیا۔ شہر کے جنوب میں ہندوؤں کا علاقہ بنایا گیا شمال میں مسلمانوں کی بستیاں بسائیں گئیں۔ شہر کو دوبارہ بڑے خوبصورت طریقے سے بنایا گیا آٹھ فٹ اونچی دیوار بنائی گئ بڑے بڑے گیٹ بنائے گئے۔

سکھوں کے نونہال سنگھ نے اس شہر پر قبضہ کیا اور ہندوؤں کو اس شہر کا کاردار بنایا گیا یعنی حکمران۔ اور بالآخر 1849ء میں انگریزوں نے اس علاقے پر قبضہ کر لیا اور سکھوں کو شکست ہوئی۔ انگریزوں نے 1920ء میں اسے پنجاب سے الگ کر کے موجودہ کے پی کے کا حصہ بنادیا۔اس علاقے میں پہلی مرتبہ میونسپل کمیٹی بنائی گئ۔ ایک اور اہم بات آپ کی دلچسپی کے لیے ہوگی کہ 1901ء میں جب مردشماری کی گئ تو اس شہر کی کل آبادی فقط 31،737 تھی جس میں مسلمان 18662، ہندو 11486 اور سکھ 1420 رہتے تھے۔آج اس شہر میں ہندو اور سکھ نہ ہونے کے برابر ہے۔

ہندو اور سکھ 1947ء مسلمانوں کی طرف سے ہونے والوں حملوں کی وجہ سے اپنی جان بچا کر اور اپنا سب مال ومتاع اور کاروبار چھوڑ کر ہندوستان چلے گئے۔

روس کے افغانستان پر حملے کے بعد اس شہر میں بہت زیادہ مہاجرین آ گئے۔اور بعد میں طالبان کے دور کے اندر اس شہر کو بے شمار مسائل کا سامنا کرنا پڑا۔جس میں بہت زیادہ خودکش حملے شامل ہیں۔ یہ شہر پشاور سے تین سو کلومیٹر ملتان سے ایک سو چالیس کلومیٹر کے فاصلے پر واقع ہے۔شہر کو جانے کے لئے تین بڑے راستے ہیں یہ ایک چشمہ کی طرف سے دوسرا پشاور کی طرف سے اور تیسرا ژوب کی طرف سے اس وقت الحمدللہ بہت امن ہے۔اور آخری دلچسپ بات یہ ہے کہ آپ جب بھی شہر میں جائیں

گے تو لوگ آپ کو یہاں کی سوغات حلوہ ضرور دیں گے ۔ جسے یہاں کی سوغات سمجھا جاتا ہے اور شوگر کے مریضوں کے لئے شوگر فری حلوہ بھی موجود ہے۔

ایک افسوس ناک بات

ایک افسوس ناک بات یہ ہے کہ اب بھی اس شہر میں سائکل رکشہ چلتا ہے۔۔۔نہ جانے یہ کب بند ہو گا۔

اب شام بھی ہو رہی تھی اور تھکاوٹ کے آثار بھی نمایاں تھے ۔ ضیاء الرحمٰن کی ڈرائیونگ کے پے در پے واقعات کی وجہ سے موت کا خوف تقریباً ختم ہو چکا تھا۔ کیونکہ بات اب دواؤں سے نکل کے دعاؤں پر آ گئی تھی ۔ مغرب کے وقت ہم چشمہ بیراج پر تھے۔

چشمہ بیراج :اور ایٹمی بجلی گھر

ڈیرہ اسمٰعیل خاں سے آتے ہوئے خیبر پختونخوا کی سرحد چشمہ بیراج تک آتی ہے۔ چشمہ بیراج سے پہلے ایک بڑی چیک پوسٹ بنائی گئی ہے۔ میں نے پچھلے سفر میں دیکھا تھا کہ سب لوگ بس سے اتر کر سکینر پر اپنے شناختی کارڈ سکین کرتے تھے اور واپس بس میں سوار ہو جاتے تھے ۔ اس دفعہ ضیاء الرحمٰن نے اپنا اندراج کروایا اور ہم پنجاب میں داخل ہو گئے۔

ڈیرہ اسمٰعیل خاں کی طرف سے آتے ہوئے پہلے ایک بہت بڑی جھیل آتی ہے جو کہ بیراج کا حصہ ہے۔ چشمہ بیراج دریائے سندھ کا بیراج ہے ۔ اس کی تعمیر کا ذمہ فروری 1967ء میں فرانسیسی کمپنیوں کو دیا گیا۔ جنہوں نے 1971ء میں اسے مکمل

کیا۔ اس وقت اس کی لاگت صرف 40 کروڑ تھی۔ بیراج کا بنیادی مقصد یہاں سے نہر نکالنا تھا۔

2001ء میں یہاں پر بجلی گھر بھی بنایا گیا، جس کی پیداواری صلاحیت 184 میگاواٹ ہے۔ چشمہ سے چشمہ رائٹ بینک کینال بھی نکالی گئی ہے جو خیبر پختونخوا اور پنجاب کی زمینوں کو سیراب کرتی ہے جو دریائے سندھ کے مغرب میں واقع ہیں۔اس کے علاوہ یہاں سے چشمہ جہلم لنک نہر بھی نکالی گئی، جس پر بہت سارے سوال اٹھ رہے ہیں۔ ہم چشمہ کے پل سے ہوتے ہوئے چشمہ کے دوسری طرف مین روڈ پر آ گئے۔ جہاں پر مچھلی کی بے شمار دکانیں ہیں۔ ہم میں سے کسی کو بھی بھوک نہیں تھی۔ البتہ سب نے چائے پی اور نمازِ مغرب ادا کی۔ چشمہ میں پاکستان نے اپنا ایٹمی بجلی گھر بھی بنا رکھا ہے جس سے خاصی مقدار میں بجلی پیدا کی جاتی ہے جبکہ کچھ نئے یونٹ بھی زیرِ تعمیر ہیں۔

اب شام بھی ہو چکی تھی اور لاہور بھی کافی دور لگ رہا تھا۔ گیارہ گھنٹے کا سفر اب تک شوق شوق میں کٹ گیا، تھکاوٹ اور خوف کے مجموعے نے اپنے آثار دکھانا شروع کر دیے تھے۔ چھ بجے دوبارہ سفر شروع کیا۔ ضیاء الرحمٰن کے باقی ساتھی اسلام آباد کی طرف چلے گئے اور ہم نے بذریعہ میانوالی خوشاب، سرگودھا اور لاہور کا راستہ اختیار کیا۔ ہم چشمہ سے چل کر میانوالی کے پاس سے گزرے اور قائد آباد، خوشاب اور سرگودھا سے ہوتے ہوئے رات گیارہ بجے کے قریب لاہور پہنچ گئے۔ ان جگہوں میں ہمیں کہیں بھی رکنے کا موقع نہ ملا۔ رات کا وقت تھا اور موٹر وے پر ضیاء الرحمٰن نے 180 کلو میٹر کی رفتار سے گاڑی چلا کر موت کا مزید خوف دور کر دیا۔لاہور کی روشنی نظر آئی تو بے اختیار منہ سے نکلا " یا اللہ تیرا شکر "، ایک دیرینہ خواہش یعنی کوئٹہ تا لاہور سفر بذریعہ

سڑک پوری ہوئی۔ اب آئندہ یہ سفر براستہ ڈیرہ غازی خاں کرنے کی خواہش ہے۔ آئندہ موقع ملا تو کوہِ سلیمان کے علاقے میں کچھ وقت ضرور گزاروں گا۔۔

آخری بات : راستے ہوں تو مسافر آ ہی جاتے ہیں !

کراچی سے کوئٹہ براستہ گوادر، تربت، پنجگور اور قلات

اکتوبر 2018ء میں مجھے الخدمت فاؤنڈیشن کے کام کے سلسلے میں کراچی اور پھر گوادر اور گوادر سے کوئٹہ تک سفر کا موقع ملا۔ لاہور سے کراچی بذریعہ ہوائی جہاز جانا ہوا، جبکہ کراچی سے گوادر اور گوادر سے کوئٹہ تک کا سفر بذریعہ کار کیا۔ اس سے پہلے میں ایک مرتبہ گوادر بذریعہ ہوائی جہاز بھی جا چکا تھا اور کراچی سے کوئٹہ براستہ بیلہ اور خضدار بھی جا چکا تھا۔ کراچی سے گوادر تک کا سفر بذریعہ سڑک میرا پہلا تجربہ تھا، اس لیے دل میں ایک انجانا خوف تو موجود تھا۔

الخدمت بلوچستان کے مکران ریجن کے سکریٹری جنرل برادرم غلام اعظم دشتی صاحب (جو تربت کے رہنے والے ہیں) میرے ساتھ تھے۔ انکی موجودگی میرے لیے حوصلے کا باعث تھی، البتہ الخدمت کے دیگر ساتھی اس سفر کے حق میں نہیں تھے۔ میں یہ سمجھتا تھا کہ ان دور دراز علاقوں میں الخدمت کے کام کو بہتر انداز میں کرنے کے لیے میرا جانا مفید ثابت ہوگا، اس لیے ہم نے سفر کا ارادہ کر لیا۔ کراچی سے ہمارے ساتھ محمد انوار بھی تھے جن کی ذمہ داری گاڑی چلانا تھی۔ اس طرح ہم تین لوگ کراچی سے صبح چھ بجے کے قریب نکلے، ہمارا پہلا پڑاؤ حب چوکی تھی۔

حب چوکی پر الخدمت نے ایک واٹر فلٹریشن پلانٹ لگایا ہوا ہے اور ان بچوں کے لیے جو اسکول نہیں جاتے اور کوڑا کرکٹ اکٹھا کرتے ہیں، ایک چائلڈ پروٹیکشن سینٹر بنایا ہوا ہے۔ اس سینٹر میں ایسے بچوں کو چند گھنٹوں کے لئے بلایا جاتا ہے اور ان کے کھانے پینے کا بندوبست بھی کیا جاتا ہے۔ اس کے ساتھ ساتھ انھیں ابتدائی تعلیم بھی دی جاتی ہے۔ اس سب کا مقصد ان بچوں میں تعلیم کا شعور بیدار کرنا ہے۔ پروگرام کے

مطابق ہمیں برادرم اقبال ابڑو صاحب سے حب چوکی پر ملنا تھا اور الخدمت کے ان پروجیکٹس کا دورہ بھی کرنا تھا۔ ہم تقریباً آٹھ بجے کے قریب حب چوکی پہنچ گئے۔

میں آج سے تیس سال قبل سرینا ٹیکسٹائل ملز حب چوکی (جو کہ آدم جی گروپ کی ملکیت تھی)، میں ملازمت کرتا تھا۔ یہ مل حب انڈسٹریل ایریا میں موجود تھی۔ اس وقت حب چوکی اتنی مصروف نہیں تھی۔ ہم روزانہ یہاں سے گزر کر انڈسٹریل ایریا جاتے تھے، آج مجھے وہ سب کچھ دوبارہ یاد آگیا جسے گزرے تیس سال ہو چکے تھے، آج میرا یہاں سے گزر کسی اور حوالے سے تھا۔

وقت کتنی تیزی سے گزر جاتا ہے۔۔۔اس کا اندازہ لگانا کافی مشکل ہے۔۔۔

اس علاقے میں بلوچستان کا سب سے بڑا انڈسٹریل زون موجود ہیں۔ میں بھی اسی زون میں واقع سرینا ٹیکسٹائل مل میں 1988ء میں کام کرتا رہا ہوں۔ اس وقت یہ علاقہ ابھی آباد ہو رہا تھا۔اب یہاں پر بے شمار انڈسٹریز موجود ہیں۔ حب کراچی سے بالکل قریب ہی واقع ہے۔ شیر شاہ سے اس کا فاصلہ بیس کلومیٹر سے بھی کم ہے۔ اس انڈسٹریل اسٹیٹ کا سب سے بڑا فائدہ کراچی کو ہوا ہے۔ اس سے کراچی کے کاروبار میں بے حد اضافہ ہوا ہے۔ یہاں پر کام کرنے والے اکثر لوگ کراچی سے آتے ہیں۔ میں بھی اُس وقت کراچی ہی میں رہتا تھا اور ہر روز وہاں سے انڈسٹریل زون میں آتا تھا۔

جب بھی حب کا نام سننے میں آتا ہے تو دو چیزیں فوراً ذہن میں آتی ہے؛ ایک حب دریا اور دوسرا حب ڈیم۔حب دریا بلوچستان کے جنوب مشرق میں واقع جھالاوان کے علاقے سے شروع ہوتا ہے۔ اس میں بے شمار برساتی نالے شامل ہو جاتے ہیں اور یہ سوا سو سے زائد کلومیٹر کا سفر طے کرکے بحیرہ عرب میں گر جاتا ہے۔ سکندر اعظم نے ہندوستان سے واپسی پر لسبیلہ کے مقام سے اسے عبور کیا تھا۔ محمد بن قاسم نے بھی

ہندوستان پر حملہ کرتے وقت لسبیلہ کے مقام سے اس دریا کو عبور کیا تھا۔ اس دریا کا پرانا نام ارابیس تھا۔

صدر ایوب خان کے دور میں اس دریا پر ایک ڈیم بنانے کا فیصلہ ہوا، جو 1981ء میں تیار ہوا۔ اس ڈیم کا بنیادی مقصد کراچی شہر کو پانی پہنچانا تھا۔ اس وقت یہ ڈیم پاکستان کا تیسرا بڑا ڈیم ہے۔ جنگلی حیات کے لیے حکومت سندھ نے اس کے ارد گرد ایک بہت بڑا رقبہ مختص کیا ہوا ہے۔ اس ڈیم کا علاقہ 850 ایکڑ پر محیط ہے اور اس میں بہت بڑی مقدار میں پانی جمع کیا جا سکتا ہے۔۔ مجھے بھی ایک دفعہ اس ڈیم کو دیکھنے کا موقع ملا۔ یہ انتہائی خوبصورت جگہ ہے۔ آج کل اسے پکنک کے لیے بھی تیار کیا گیا ہے۔ چھٹی گزارنے کیلئے یہ بڑی خوبصورت جگہ ہے۔

اس طرح سے حب اپنے انڈسٹریل زون، حب دریا اور حب ڈیم کی وجہ سے کراچی کے لیے بے حد اہم جگہ ہے۔ لیکن حب کی مقامی آبادی اس جگہ کے تمام تر فوائد سے محروم ہے۔ اس میں مقامی لوگوں کا اپنا قصور بھی ہو سکتا ہے لیکن اس کے ساتھ ساتھ یہاں کی مقامی سیاسی قیادت اور حکومتی لوگ بھی برالزمہ نہیں ہو سکتے۔

حب سے نکلتے ہی سڑک سمندر سے قریب ہو جاتی ہے اور آپ کو سمندر نظر آنے لگتا ہے۔ یہاں پر گڈانی کا علاقہ موجود ہے۔ گڈانی پاکستان میں جہازوں کو توڑنے کی ایک بہت بڑی جگہ ہے۔ کہتے ہیں کسی وقت میں یہ دنیا کا تیسرا بڑا شپ بریکنگ پوائنٹ تھا۔ یہاں پر سوا سو سے زائد مقامات ہیں جہاں جہازوں کو لایا جاتا ہے اور پھر انھیں توڑا جاتا ہے۔ بعض اوقات ایک سال میں ایک سو سے بھی زائد جہازوں کو یہاں لا کر توڑا جاتا رہا ہے۔ مجھے بھی ایک مرتبہ یہاں جانے کا اتفاق ہوا۔ میرے خیال میں جتنا خطرناک کام یہاں ہوتا ہے شاید ہی کسی اور جگہ ہوتا ہو۔ جہازوں کے پرزوں کی جسامت دیکھ کر آدمی

حیران رہ جاتا ہے کہ انھیں کس طرح بنایا گیا اور پھر کس طرح جوڑا گیا۔ نواز شریف کے دور میں اس علاقے کو بجلی پیدا کرنے والا علاقہ بنایا گیا اور یہاں پر دس بڑے کول پاور پلانٹ لگائے گئے جو چھ ہزار میگاواٹ سے زیادہ بجلی پیدا کرنے کی صلاحیت رکھتے ہیں۔ یاد رہے حب پاور بھی اسی جگہ واقع ہے جو پاکستان ایک بڑا پاور پلانٹ ہے۔

یہ بات بھی آپ کی دلچسپی کے لئے بڑی اہم ہوگی کہ اس علاقے میں سات ہزار سال قبل بھی آبادی موجود تھی۔ یہاں سے ملنے والی اشیاء کے تجزیے سے پتہ چلتا ہے کہ یہ علاقہ بہت ہی قدیم علاقہ ہے۔ شاید کبھی ہمیں یہاں سے کھدائی کے بعد آثار قدیمہ کے مزید نشانات مل سکیں۔ ہمارا یہاں ٹھہرنے کا ارادہ نہیں تھا، اس لیے ہم دور ہی سے گڈانی کو دیکھ کر آگے چلے گئے۔ گڈانی کا پاکستان کی ترقی میں بے حد اہم کردار ہے، حب کے بعد ہماری اگلی منزل وندر تھا۔

وندر تحصیل حب کا ایک چھوٹا سا قصبہ ہے۔ میں یہاں پر اس سے پہلے بھی ایک مرتبہ اعجاز اللہ خان صاحب کے ساتھ آیا تھا۔ ضلع لسبیلہ میں الخدمت خواتین ٹرسٹ کی جانب سے پانچ جامع مساجد اور ایک اسکول بنایا گیا تھا اور اسکے علاوہ وندر میں ابھی بھی الخدمت خواتین ٹرسٹ ایک اسکول چلا رہا ہے ۔ ہم اس اس اسکول میں تحائف تقسیم کرنے کے لیے آئے تھے۔ میرے خیال میں یہ علاقہ پاکستان کے غریب ترین علاقوں میں شمار ہوتا ہے۔ اس مرتبہ یہاں پر ہمیں ایک اسکول میں جانا تھا، جو ہمارے ایک ساتھی چلا رہے ہیں۔

ہم اسکول میں چلے گئے صبح کا وقت تھا اور بچے اسمبلی کے لئے اکٹھے ہو رہے تھے۔ معصوم سے بچے جن کے چہروں سے غربت جھلک رہی تھی لیکن انھیں غور سے دیکھنے سے یہ محسوس ہو رہا تھا کہ وہ غربت کا مقابلہ بہترین تعلیم حاصل کرکے کرنا چاہتے ہیں۔

اس لیے وہ ہر طرح کے ماحول میں نہایت ہی سنجیدگی کے ساتھ تعلیم حاصل کر رہے ہیں۔ یاد رہے وندر ضلع لسبیلہ میں واقع ہے۔ لسبیلہ 1954 ء تک قلات میں شامل تھا اور بعد میں اسے ایک ضلع کا درجہ دے دیا گیا۔اس کا ضلعی ہیڈ کوارٹر بیلہ ہے۔ لسبیلہ سنسکرت کا ایک لفظ ہے، لس کا معنی آبادی یا زندہ رہنا اور بیلہ کا مطلب سمندر کا کنارا۔ لسبیلہ کا زیادہ تر علاقہ سمندر کے کنارے پر ہے۔

پرنسز آف ہوپ

ہم دس بجے کے قریب وندر سے روانہ ہوئے، ہمارے بائیں طرف سمندر تھا اور ارد گرد صحرا ہی صحرا تھا۔ کہیں کہیں کھیتی باڑی کے آثار نظر آتے تھے۔ اکثر مقامات ویران ہی نظر آ رہے تھے۔ ایک بہت ہی حسین منظر جو اب تک ناقابل فراموش ہے وہ سمندر کا تھا۔ جیسے ہی سڑک سمندر کے قریب ہوتی ہمیں دور دور تک سمندر کا پانی نظر آتا۔ نیچے نیلا پانی اور آسمان کا رنگ بھی نیلگوں۔ سب مل کر یہ یاد دلاتے تھے کہ خالق کائنات نے ہر چیز کو انتہائی خوبصورتی سے بنایا ہے۔

وندر سے چالیس کلومیٹر کے فاصلے ایک مقام آتا ہے جسے زیرو پوائنٹ کہتے ہیں۔ یہاں سے ایک سڑک (مکران کوسٹل ہائی وے) گوادر کی طرف جاتی ہے اور دوسری سڑک اوتھل، بیلہ سے ہوتی ہوئی خضدار اور کوئٹہ تک جاتی ہے۔ ہمارا سفر گوادر کی طرف تھا، اس لئے ہم یہاں سے مڑ گئے۔ یہاں ایک بہت بڑا چوک ہے اور اس چوک میں پرنسز آف ہوپ کا مجسمہ لگا ہوا ہے .

پرنسز آف ہوپ کیا چیز ہے، یہ ایک بڑی دلچسپ بات ہے۔ در حقیقت یہ ایک پہاڑی کا نام ہے جو مکران کوسٹل وے پر واقع ہے ۔ مٹی کے پہاڑ کے اوپر قدرتی طور پر

ایسی کانٹ تراش ہو گئی ہے کہ وہ دور سے ایک عورت کا مجسمہ لگتا ہے۔ جس کا نام پرنسز آف ہوپ رکھ دیا گیا ہے، یہ اب اس علاقے کی پہچان بن گئی ہے۔

ایک بلوچ سردار سے راہ چلتے ملاقات

زیرو پوائنٹ پر ہم سے ایک مقامی شخص نے لفٹ مانگی۔ اس نے بتایا کہ وہ آگے جانا چاہ رہا ہے کوئی بس نہیں مل رہی اور اسے جانا بھی بہت ضروری ہے۔ میں عموماً اس طرح کی جگہوں پر اجنبی لوگوں کو اپنے ساتھ بٹھانا کسی خطرے سے خالی نہیں سمجھتا۔ وہاں پر میں نے یہ دیکھا کہ کوئی بس نہیں آرہی تھی اور مجھے محسوس ہوا یہ شخص بہت ضرورت مند بھی ہے۔ اس لئے ہم نے اسے گاڑی میں ساتھ بٹھالیا۔

اس کی باتوں سے محسوس ہوا کہ وہ ایک چھوٹے سے قبیلے کا سردار ہے۔ انھوں نے بتایا کہ یہ ایک انتہائی پسماندہ علاقہ ہے۔ اس علاقے کا سب سے بڑا مسئلہ پانی کی دستیابی ہیں۔ امن وامان کے متعلق انھوں نے یہ بتایا کہ اب صورتحال کافی بہتر ہے۔

میں نے ان سے یہ پوچھا کہ وہ اتنے دور دراز علاقے میں کیوں رہتے ہیں؟ کیا انھوں نے کبھی یہ نہیں سوچا کہ وہ قریبی کسی بڑے قصبے میں چلے جائیں؟ اس پر انھوں نے مجھے جواب دیا کیا ہمارے پاس کوئی ایسا ہنر نہیں ہے جس کے ذریعے ہم شہر میں جاکر اپنی روٹی روزی کما سکیں۔ ہمیں صرف بھیڑ بکریاں پالنا ہی آتا ہے اس لیے یہ صحرا اور جنگل ہی ہمارے لئے ایک مفید جگہیں ہیں۔ کیا وہ ایسا ہنر سیکھنے میں دلچسپی نہیں رکھتے جو انھیں شہری زندگی بسر کرنے میں مدد دے تاکہ وہ بھی موجود سہولیات سے فائدہ اٹھا سکیں، میں نے پوچھا؟ اس پر انھوں نے لمبی آہ بھر کر یہ کہا کہ یہ تو تب ہی ممکن ہے جب ہمارے بچے کوئی تعلیم حاصل کر سکتے ہوں۔ ہم تو دور دراز صحرا میں رہتے ہیں جہاں قریبی کوئی اسکول بھی نہیں ہے اور ہم میں بھی ہمت نہیں ہے کہ ایسا کر سکیں۔

ہمارے اور اسکول کے درمیان ایک وسیع و عریض صحرا ہے۔ کون اس خلاء کو عبور کرتا ہے؟ یہ مجھے معلوم نہیں لیکن مجھے اب یہ اس بات کا احساس ہو رہا ہے کہ ہمیں اپنے آباؤ اجداد کے صدیوں کے اس پیشہ کو ترک کرنا ہوگا، جس کے لیے ہم آہستہ آہستہ ذہنی طور پر تیار بھی ہو رہے ہیں۔

میرے قبیلے کے کچھ نوجوان شہر میں جا بسے ہیں اور اب وہ واپس نہیں آنا چاہتے۔ اگر یہی صورتحال رہی تو آئندہ چند سالوں میں ان صحراؤں میں موجود ہم جیسے لوگ بھی ختم ہو جائیں گے۔ شہر تو آباد ہو جائیں گے لیکن صحرا بے آباد ہو جائیں گے اور ہمارا صدیوں سے جو تعلق ان کھلی فضاؤں سے تھا وہ بھی ختم ہو جائے گا۔

ہمیں دونوں میں سے ہمیں کسی ایک چیز کا چناؤ تو کرنا ہوگا!

ہم ان سے اسی طرح کی بے شمار باتیں کرتے کرتے نیشنل پارک کے پاس پہنچ گئے۔ جہاں انھوں نے اترنا تھا ہم نے انھیں گرم جوشی سے رخصت کیا، انھوں نے بتایا کہ ان کا اگھر یہاں سے تین کلومیٹر دور پہاڑ کی دوسری طرف ہے۔ میں آپ کو وہاں آنے کی دعوت دیتا ہوں۔ جو ظاہر ہے ہمارے لئے قبول کرنا ممکن نہیں تھا۔ اس طرح ہم نے ایک بلوچ قبیلے کے سردار کو خدا حافظ کہا۔ اور اپنی راہ لی۔۔۔

ایسا تو ہوتا ہے راستے کے راہی کے ساتھ!

علامہ اقبال نے درج ذیل نظم بوڑھے بلوچ کی بیٹے کو نصیحت کے نام سے لکھی ہے۔

ہو تیرے بیاباں کی ہوا تجھ کو گوارا
اس دشت سے بہتر ہے نہ دلی نہ بخارا

جس سمت میں چاہے صفت سیل رواں چل
وادی یہ ہماری ہے، وہ صحرا بھی ہمارا

غیرت ہے بڑی چیز جہان تگ و دو میں
پہناتی ہے درویش کو تاج سردارا

حاصل کسی کامل سے یہ پوشیدہ ہنر کر
کہتے ہیں کہ شیشے کو بنا سکتے ہیں خارا

افراد کے ہاتھوں میں ہے اقوام کی تقدیر
ہر فرد ہے ملت کے مقدر کا ستارا
م
حروم رہا دولت دریا سے وہ غواص
کرتا نہیں جو صحبت ساحل سے کنارا

دیں ہاتھ سے دے کر اگر آزاد ہو ملت
ہے ایسی تجارت میں مسلماں کا خسارا

دنیا کو ہے پھر معرکۂ روح و بدن پیش
تہذیب نے پھر اپنے درندوں کو ابھارا

اللہ کو پامردی مومن پہ بھروسا
ابلیس کو یورپ کی مشینوں کا سہارا

تقدیر امم کیا ہے، کوئی کہہ نہیں سکتا
مومن کی فراست ہو تو کافی ہے اشارا

اخلاص عمل مانگ نیا گان کہن سے
'شاہاں چہ عجب گر بنوازند گدا را

ہنگول نیشنل پارک

وندر سے پچاس کلومیٹر کے فاصلے پر پاکستان کا سب سے بڑا نیشنل پارک موجود ہے، جس کا نام ہنگول نیشنل پارک ہے۔ اس کا رقبہ چھ ہزار مربع کلومیٹر سے زائد ہے۔ یہ پارک 1988ء میں بنایا گیا تھا۔ جس کا بنیادی مقصد اس علاقے میں پائے جانے والے قدرتی جانوروں اور پرندوں کی حفاظت ہے۔ کہتے ہیں یہاں چیتے سے لے کر آئی بیکس تک سب جانور موجود ہیں اور اس کے علاوہ بھی بے شمار نایاب پرندے یہاں پر پائے جاتے ہیں۔ یہ ایک صحرائی علاقہ ہے جو تین اضلاع یعنی لسبیلہ گوادر اور آواران کے درمیان پایا جاتا ہے۔ بظاہر اس علاقے میں بہت زیادہ درخت نہیں ہیں۔ زیادہ تر علاقہ خشک پہاڑوں اور صحرا پر مشتمل ہے۔

اس پارک کی اہم خوبی یہ ہے کہ اس میں سے دریائے ہنگول گزرتا ہے۔ یہ دریا ساڑھے پانچ سو کلومیٹر طویل ہے اور یہ سارا سال چلتا رہتا ہے۔ یہ دریا ہنگول نیشنل

پارک سے گزر کر بحیرہ عرب میں گرتا ہے۔ اس دریا کی وجہ سے اس علاقے میں بہت سارے جانور زندہ رہ پاتے ہیں۔ یہاں کی دوسری خوبی یہ بھی ہے یہاں پر ایک کنڈ ملیر کا علاقہ ہے۔ اس جگہ پر سڑک سمندر کے بالکل ساتھ سے گزرتی ہے۔ یہاں پر کچھ آبادی بھی ہے اور لوگوں نے ہوٹل اور ریسٹورانٹ بھی بنا رکھے ہیں۔ ہم کچھ دیر کے لیے یہاں رکے اور انتہائی خوبصورت منظر سے لطف اندوز ہوئے۔

آپ تصور کریں کہ آپ کے سامنے دور دور تک صاف ستھرا نیلا پانی، اس کا ساحل ابھی تک انتہائی صاف ہو، اس پر کسی طرح کی کوئی گندگی کا وجود نہیں، سمندری لہریں جو شور بھی نہ مچا رہی ہوں اور انتہائی محبت کے ساتھ آپ کے پاس پہنچتی ہو اور اگر آپ سمندر کی طرف منہ کرکے کھڑے ہوں حدِ نگاہ تک پانی ہی پانی اور جیسے ہی آپ منہ موڑیں تو دوسری طرف پہاڑ ہی پہاڑ، جن پر سبزہ نام کی کوئی چیز نہیں ہے۔ اتنا خوبصورت لینڈ سکیپ آپ کو کہیں اور نہیں ملتا۔ ہواؤں کے مسلسل چلنے سے پہاڑوں میں ایسی کٹنگ ہو گئی ہے، لگتا ہے کہ کسی ماہر کاریگر نے انھیں انتہائی خوبصورتی کے ساتھ تراشا ہے۔

اس سب کے علاوہ ایک خاص طرح کی خاموشی، جو کبھی کبھار ملے تو بہت خوشی ہوتی ہے۔ سمندر کے کنارے جا کر ریت پر چلنے کی خواہش بھی پوری کی اور کلفٹن کی طرح کسی سمندری لہر کا ڈر بھی نہیں تھا۔ پانی کو بھی ہاتھ لگانے سے ڈر نہیں لگتا تھا کیونکہ وہ انتہائی صاف ستھرا تھا۔ اس کے ساتھ ساتھ یہاں کے لوگوں کی مہمان نوازی بھی ایک خوبصورت یادگار ہے۔

میں نے یہ دیکھا کہ وہاں بہت ساری فیملز بھی آئی ہوئیں تھیں جن کا چھٹی منانا ہے۔ میری یہ خواہش اب تک موجود ہے کہ اگر میں آئندہ آیا تو اس جگہ پر ایک رات ضرور قیام کروں گا، بشرطیکہ میرے دوست مجھے اس کی اجازت دیں۔ اگر آپ

کراچی میں رہتے ہیں تو آپ کو لازمی یہاں آنا چاہیے۔ میرا اندازہ ہے کہ آپ تین گھنٹے میں اس جگہ پہنچ سکتے ہیں۔ایک دوپہر یہاں گزارنی چاہیے، صاف پانی، صاف ہوا ،صاف آسمان اور خاموشی یہ سب موجود ہو تو اور کیا چاہیے۔۔۔

اللہ رب العزت نے ہمارے لیے کیا کیا نعمتیں پیدا کی ہیں۔۔۔ اللہ تیرا شکر ہے۔

ہنگول ڈیم اور ہنگلاج مندر

ہنگول دریا پر ماضی قریب میں واپڈا نے ہنگول ڈیم بنانے کا پروگرام بنایا۔ جس سے تین سو کلو واٹ بجلی پیدا کرنے کا منصوبہ تھا۔ اس ڈیم کا بنیادی مقصد سیلابی پانی کو جمع کرنا تھا۔ نہایت دلچسپ بات یہ ہوئی کہ جہاں پر یہ ڈیم بنایا جانا تھا وہاں پر ہندوؤں کا ایک بہت ہی پرانا مندر (ہنگلاج ماتا) واقع ہے۔ ہندوؤں نے احتجاج کیا اس ڈیم بننے سے مندر کو نقصان پہنچ سکتا ہے۔ واپڈا نے ہندوؤں سے کہا کہ ہم دوسری جگہ پر مندر بنا دیتے ہیں لیکن ہندو اس پر راضی نہ ہوئے۔بلوچستان کی صوبائی اسمبلی نے بھی ایک قرارداد کے ذریعے اس ڈیم کی مخالفت کی۔ اس مخالفت کے نتیجے میں واپڈا نے ڈیم پر کام بند کر دیا اور ڈیم کے لئے ایک اور جگہ کا انتخاب کیا۔ ابھی تک ڈیم پر کام شروع نہیں ہوا۔

اس سے آپ اندازہ کر سکتے ہیں کہ پاکستان میں اقلیتوں کے جذبات کا کس قدر خیال رکھا جاتا ہے۔

ہنگلاج ماتا کا مندر، ہندوؤں کے نزدیک بہت ہی مقدس جگہ ہے۔یہ مندر پہاڑوں کے درمیان ایک غار کے اندر موجود ہے۔ میں نے جب اس کے متعلق معلومات

حاصل کیں تو پتہ چلا کہ یہ صدیوں پرانا ایک ایسا مندر ہے جو غاروں میں موجود ہے۔ یہاں پر قدرتی طور سے پتھروں کے بت موجود ہیں اور ایسے بہت کم بت ہیں جو انسانوں کے بنائے ہوئے ہیں۔

ایک رپورٹ کے مطابق موسم بہار میں یہاں پوری دنیا سے ہندو آتے ہیں۔ ایک اندازے کے مطابق یہاں اڑھائی لکھ کے قریب ہندو عبادت کے لئے اکٹھے ہوتے ہیں۔ یہ مندر، ساحلِ سمندر سے بیس کلومیٹر کے فاصلے پر پہاڑوں کے اندر ایک غار میں موجود ہے۔ تصویروں سے یہ لگتا ہے کہ یہ بہت ہی اہم جگہ ہے۔ ماضی میں یہاں ہندوؤں کے بڑے بڑے مذہبی راہنما آتے رہے ہیں۔ ہمیں آگے جانا تھا اس وجہ سے ہم یہ مندر دیکھنے نہ جا سکے۔ یہ ایک تاریخی جگہ ہے جہاں پر جانے سے آپ کو قدیم اشیاء دیکھنے کا موقع ملتا ہے۔

زندگی رہی تو پھر سہی !

بوزی پاس : ایک ناقابلِ فراموش منظر

مکران کوسٹل ہائی وے پر سب سے اونچا مقام بوزی پاس ہے۔ یہ ایک ایسی جگہ ہے جہاں کا لینڈ سکیپ اتنا متاثر کن ہے کہ آپ دیکھتے ہی رہ جائیں گے۔ ایک تو یہ اونچائی پر ہے جہاں سے آپ ارد گرد دور دور تک دیکھ سکتے ہیں۔ اگر آپ گوادر کی طرف جا رہے ہوں، آپ کے بائیں طرف دور دور تک آپ کو سمندر ہی نظر آئے گا، صاف پانی، نیلگوں آسمان اور دائیں طرف دیکھیں گے تو لق و دق صحرا۔ بے شمار پہاڑیاں اور ان پر بنے ہوئے بہترین ڈیزائن جنھیں بھولنا کسی کے بس کی بات نہیں ہے

اپریل 2019 ء میں اس جگہ پر ایک نہایت افسوس ناک واقعہ پیش آیا جب کچھ دہشت گردوں نے ایک بس میں سے چودہ لوگوں کو اتار کر (جن میں سے زیادہ تر

کا تعلق پولیس سے تھا) شہید کر دیا تھا اس کے بعد سے یہاں سے بسیں ایک قافلے کی شکل میں چلتی ہیں۔ پولیس اور فوج کے لوگ اپنی جانوں پر کھیل کر عوام کی حفاظت کرتے ہیں۔

اورماڑا: سکندر اعظم کے جرنیل کے نام پر بنا ہوا ایک قصبہ

ہم کنڈ ملیر سے چل کر اورماڑا قصبہ میں پہنچ گئے۔ یہ قصبہ مکران کوسٹل ہائی وے سے کچھ فاصلے پر موجود ہے۔ مجھے یاد ہے کہ قصبہ کی طرف جانے والے راستے پر سیکورٹی کے لوگ کھڑے تھے۔ اس کی وجہ یہاں پر پاکستان نیوی کا جناح نیول بیس ہے۔ یہ ایک انتہائی اہم مقام ہے، جس کی حفاظت ہم سب کا اولین فرض ہے۔

تاریخ سے یہ پتہ لگتا ہے کہ جب سکندر اعظم، ہندوستان سے واپس گیا تو وہ یہاں ٹھہرا تھا۔ اس کے ایک جرنیل جس کا نام اورموز تھا کی یہاں موت واقع ہوئی اور یہ بندرگاہ اس کے نام پر مشہور ہو گئی۔ بعد ازاں یہاں پر جو آبادی ہوئی اس کا نام بھی اسی جرنیل کے نام پر رکھا گیا اور جو آہستہ آہستہ اورماڑا بن گیا۔ ایک ہزار سال پرانی ایک کتاب جس میں دنیا کے بے شمار ساحلوں کا ذکر ہے (جو یونانی زبان میں لکھی گئی ہے) اس میں اورماڑا کی بندرگاہ کا ذکر بھی موجود ہے، جس سے اس بندرگاہ کی اہمیت کا اندازہ ہوتا ہے۔

جناح نیول بیس 1997ء میں مکمل ہوا اور 2000ء میں جنرل پرویز مشرف نے اس کا افتتاح کیا۔ ہم نے دور سے دیکھا کہ سمندر کے اندر بھی پہاڑ ہیں اور پھر ان پہاڑوں کے چاروں طرف سمندر رہے۔ کہا جا سکتا یہ ایک ایسا منظر ہے جو الفاظ میں بیان نہیں کیا جا سکتا، اسکے لیے سفر شرط ہے۔ یہاں پر رہائش کی جگہ بھی بن گئی ہے اور لوگ کراچی سے یہاں اپنی چھٹیاں گزارنے بھی آتے ہیں۔ یاد رہے اورماڑا، کراچی سے تین

سو ساٹھ کلومیٹر دور ہے۔ سڑک بہت اچھی ہے اس لیے آنے میں زیادہ دقت پیش نہیں آتی۔

ہم ساحل سمندر پر نہ جاسکے صرف دور سے ہی دیکھتے رہے۔ بعض اوقات وقت کی کمی کافی تکلیف دہ ثابت ہوتی ہے!

ہم نے شہر دیکھا اور دیکھتے ہی رہ گئے۔ کتنا قدیم شہر اور دنیا کی ہر سہولت سے محروم۔ شہر کو دیکھ کر یوں لگتا تھا کہ جیسے یہاں کے باسی ابھی بھی کسی اور زمانے میں رہ رہے ہیں۔ میرا خیال ہے جس کا ذکر میں نے اعظم دشتی صاحب سے بھی کہا کہ اصل مسئلہ وسائل کا نہیں ہے بلکہ اصل مسئلہ شعور اور آگاہی کی کمی کا ہے۔ جس طرح سے اب کوسٹل ہائی وے کراچی تک جاتی ہے، میرا نہیں خیال کہ یہ لوگ کسی بڑے شہر میں جائیں، وہاں سے کچھ سیکھیں اور واپس آکر اپنے شہر کو ترقی نہ دیں۔

شاید کچھ لوگوں کو ان کی غربت اور افلاس کی بے حد ضرورت ہے، جس کے بل بوتے پر وہ اپنی زندگی گزار ہے۔ اللہ کرے ان لوگوں کو یہ شعور آئے کہ وہ مچھلی پکڑنے کے کام سے آگے نکلیں اور زندگی کی دوڑ میں کسی سے پیچھے نہ رہیں۔

یہ وقت کب آئے گا۔۔ جب یہاں شعور اور آگاہی دینے والا یہاں کوئی شخص پیدا ہوگا!

اور وہ ضرور ہوگا لیکن شاید ابھی کچھ وقت لگے گا۔ انھی سوچوں میں ہم اپنی اگلی منزل کی طرف چل پڑے۔

پسنی : سکندر کے دور کا شہر اور ایک قدیم بندرگاہ

اپنی جغرافیائی حیثیت کی وجہ سے پسنی کی ایک دلچسپ تاریخ ہے۔ یہ کراچی سے 450 کلومیٹر کے فاصلے پر بحیرہ عرب کے ساحل مکران پر واقع ہے۔ پسنی ایک چھوٹا سا ماہی گیروں کا شہر اور ضلع گوادر کی ایک تحصیل ہے۔

سب سے اہم بات یہ ہے کہ پسنی کو ایشیاء کا دروازہ بھی کہا جاتا رہا ہے۔ ہندوستان سے واپسی پر ایران کو جاتے ہوئے سکندر اعظم بھی اسی راستے سے گزرا۔ سکندر اعظم کے ایک جرنیل کا ذکر بھی پسنی کے ساتھ کیا جاتا ہے۔ عرب بھی اسی علاقے میں حملہ کرتے تھے۔ پرتگیزیوں نے بھی ان ہی علاقوں پر قبضہ کیا اور یہاں پر بہت زیادہ تباہی مچائی۔ انگریزوں نے بھی اس علاقے میں اپنا اثر ورسوخ قائم کیا۔

ہم پسنی کے پاس سے گزرے تو میں نے اعظم صاحب سے کہا کہ میں شہر جانا چاہتا ہوں۔ اس پر وہ راضی ہو گئے اور ہم پسنی شہر میں داخل ہوئے اور دیکھا ایک ایسا شہر دیکھا جہاں ایک ہوائی اڈا بھی ہے، جو پی اے ایف اور ہماری بحری فوج بھی استعمال کرتی ہے۔اس کی تاریخ ہڑپہ کی تاریخ سے ملتی ہے۔کہتے ہیں کہ ہڑپہ اور موہنجوداڑو سے باقی دنیا کے ساتھ ہونے والی تجارت کے لیے یہی بندرگاہ استعمال ہوتی تھی۔ ایک قدیم شہر جو صدیوں کی تاریخ رکھتا ہے لیکن موجودہ دور کا ایک انتہائی غربت کا مارا شہر لگتا ہے۔اس کی حالت بھی مکران کے دیگر شہروں سے مختلف نہیں ہے۔

پسنی کے ساحل سے چالیس کلومیٹر دور ایک جزیرہ ہے ،جسے سات پہاڑوں کا جزیرہ کہتے ہیں۔ سنا ہے کہ وہ بہت ہی خوبصورت جگہ ہے۔ ہمارے لئے اس جگہ جانا ممکن نہ تھا۔ ہم اسے دیکھنے سے محروم ہی رہے البتہ میں نے اس کی تصاویر دیکھی ہیں جن سے یہ ظاہر ہوتا ہے واقعی یہ ایک بہت خوبصورت جگہ ہے۔تاریخ ہمیں یہ بھی بتاتی ہے یہاں

پر ایک دریا بھی ہے جس کا نام شادی کور دریا ہے ، جس پر اب ڈیم بنانے کی تیاری کی جارہی ہے۔

ہم نے یہاں پر موجود ایک ورکشاپ سے گوادر جاتے ہوئے اپنی گاڑی کی مرمت کروائی تھی۔ اس دوران میں کافی دیر تک ورکشاپ میں بیٹھا رہا اور ان سے اس علاقے کے متعلق معلومات حاصل کرتا رہا۔ میں نے ایک مقامی شخص سے پوچھا کہ یہاں کے حالات کیسے ہیں؟ انھوں نے جواب دیا کہ جب علیحدگی پسندوں کی تحریک زوروں پر تھی تو اس علاقے میں کسی بھی طرح کوئی بھی آمدورفت نہیں تھی، اب حالات پہلے سے کہیں بہتر ہیں۔ میں نے ایک اور سوال پوچھا کہ یہاں کے سیاسی رہنما کہاں رہتے ہیں؟ اس نے جواب میں کہا جہاں انھیں رہنا چاہیے۔ جہاں انھیں ہر طرح کی سہولت ہو۔ میں نے کہا وہ یہاں کب آتے ہیں؟ اس نے کہا جب انھیں ووٹ چاہیے ہوتے ہیں۔ میں نے پوچھا آپ کو ووٹ کے بدلے کیا ملتا ہے؟

انھوں نے کہا صدیوں پہلے بے شمار لوگ یہاں پر بطور غلام لائے گئے تھے جن کا تعلق عمان سے تھا۔ ان کی نسل میں سے اب بھی لوگ موجود ہیں۔ اس نے آخری فقرہ یہ کہا کہ اس علاقے میں صدیوں سے دو ہی لوگ بستے آئے ہیں ایک کو آقا کہتے ہیں دوسرے کو غلام ابن غلام۔ اب ان کے نام بدل گئے ہیں ایک کو سیاسی رہنما کہتے ہیں دوسرے کو عوام لیکن تعلق اب بھی آقا اور غلام کا ہی ہے۔ یہ وہ باتیں میرے ساتھ کر ہی رہا تھا ایک بڑی گاڑی گزری اور اس نے اپنا سر فوراً نیچے کیا اور گفتگو بند کر دی اور ساتھ ہی مجھے اشارے سے کہا کہ میں یہاں سر جھکا کر ہی رہ سکتا ہوں سر اٹھا کر نہیں۔

آپ سے جو کچھ میں نے کہا ہے وہ میرے دل میں تھا تو میں نے کہہ دیا۔ اسے مجھے زبان پر لانے کے لیے ابھی کئی نسلیں، کئی زمانے درکار ہیں۔

اس کے ساتھ گفتگو نے مجھے اداس کر دیا اور میں یہ سوچتا ہوا چل پڑا کہ کبھی تو اجالا ہوگا، ہم نہ ہوں گے کوئی اور دیکھے گا۔ الخدمت کے ذریعے خدمت کرتے ہیں اور امید کرتے ہیں کہ کبھی یہ لوگ خود الخدمت بن جائیں گے اور دوسروں کی خدمت کے قابل ہو جائیں گے۔

پسنی میں قدیم قبرستان اور کوہِ سوختہ

پسنی کے پاس حال ہی میں بہت ساری قدیم قبریں ملی ہیں۔ جن کی ساخت مقامی قبروں سے بہت مختلف ہے۔ کچھ لوگوں کا یہ خیال ہے کہ یہ غیر ملکی حملہ آوروں کی قبریں ہیں ۔ کچھ لوگوں کا خیال ہے کہ یہ ان بلوچوں کی قبریں ہیں جو غیر ملکیوں کا مقابلہ کرتے ہوئے مارے گئے۔اس کے ساتھ ساتھ یہاں پر ایک اور پہاڑ بھی موجود ہے، جس کا نام کوہِ سوختہ، یعنی جلا ہوا پہاڑ ہے۔ یہ بھی پسنی سے تیس کلومیٹر دور موجود ہے۔ 1960ء میں اس علاقے میں امریکی ماہرین کی نگرانی میں کھدائی کا کام شروع کیا گیا تھا۔ کھدائی کے بعد بہت ساری قدیم اشیاء ملی ہیں جن سے یہ ظاہر ہوتا ہے کہ یہ علاقہ صدیوں پہلے ایک ترقی یافتہ علاقہ تھا۔

میں نے ایک مقامی آدمی سے اس بارے میں پوچھا تو اس نے مجھے بتایا کہ پسنی کے ارد گرد بہت سارے ایسے مقامات ہیں جہاں سے انھیں قدیم برتن ملتے ہیں لیکن مناسب کھدائی کا بندوبست نہ ہونے کی وجہ سے یہ تعین کرنا مشکل ہے یہاں پر کتنی صدیاں پہلے سے لوگ رہ رہے تھے۔ میرا ذاتی خیال ہے کہ مکران کا یہ ساحل زمانہ قدیم میں انتہائی آباد ساحل ہوگا کیونکہ افریقہ اور عرب سے آنے والے لوگوں کو یہی ساحل قریب پڑتا تھا۔

میرے اپنے ذاتی تجزیہ کے مطابق انسانی آبادیاں سمندر کے کنارے ہیں یا وہاں پر جہاں انھیں ندی نالے یا دریا کی وجہ سے پانی میّسر تھا۔ پسنی بھی ایک ایسا ہی علاقہ ہے جہاں پر دریا بھی ہے اور سمندر بھی۔ جس کی وجہ سے یہاں پر زمانہ قدیم میں آبادی ہونے کے زیادہ امکانات ہیں۔ اب بھی اگر شہر کو دیکھیں تو یہی لگتا ہے یہ شہر اب بھی زمانہ قدیم میں ہی رہ رہا ہے۔

یہاں کے لوگوں کو ماضی سے اتنی محبت کیوں ہے، خدا ہی بہتر جانتا ہے !

ایک بیابان علاقہ، غروبِ آفتاب کا وقت اور گاڑی خراب

پسنی سے گوادر 130 کلومیٹر کے فاصلے پر ہے، شام ہونے میں ابھی کافی وقت تھا۔ ہمارا اندازہ تھا کہ ہم مغرب تک گوادر پہنچ جائیں گے ۔ مغرب کے بعد گوادر میں ہم نے الخدمت کے ساتھیوں کے ساتھ ایک نشست کا اہتمام کیا ہوا تھا۔

ضروری نہیں کہ جو آپ نے سوچا ہو ویسا ہی ہو جائے !

یاد رہے کہ کوسٹل ہائی وے پر ہر جگہ موبائل کے سگنل موجود نہیں ہوتے۔ جہاں سگنل نہیں ہوتے وہاں آپ کا دنیا سے رابطہ منقطع ہو جاتا ہے۔ ہم مزے سے باتیں کرتے ہوئے جا رہے تھے کہ اچانک ہمارے ڈرائیور انوار خان نے کہا کہ گاڑی بند ہو گئی ہے۔ انھوں نے مزید بتایا کہ کسی وجہ سے گاڑی کا انجن گرم ہو گیا ہے اور اب ہمیں رکنا ہو گا۔ ہمارے پاس رکنے کے علاوہ اور کوئی چارہ نہیں تھا۔

ذرا تصور کریں کہ ایک بیابان علاقہ، بلوچستان کی سیکورٹی کی نازک صورتحال، دور تک کسی بشر کا نام ونشان نہیں اور ہماری خراب گاڑی۔ ابھی بھی گوادر ساٹھ کلومیٹر دور تھا لیکن اللہ کا شکر ہے اس مقام پر موبائل کے سگنل کام کر رہے تھے۔ ہم نے گوادر

میں اپنے ساتھیوں سے رابطہ قائم کیا، تو انھوں نے انوار سے پوچھا کیا کونسا پرزہ چاہیے جو انوار نے بتایا۔ اس پر انھوں نے ہمیں انتظار کرنے کو کہا۔

اس دوران، ہر وہ شخص جو وہاں سے گزرا اس نے ہماری بھرپور مدد کرنے کی کوشش کی۔ موٹروے پولیس کے لوگ بھی آئے انھوں نے بھی ہماری مدد کرنے کی کوشش کی۔ ہم نے سب کو بتایا کہ ہمارے ساتھی گاڑی کا پرزہ لے کر آ رہے ہیں، انشاء اللہ ہم جلد ہی روانہ ہو جائیں گے۔

میں پورے وثوق سے یہ بات کہتا ہوں کہ کوئی ایک گاڑی بھی ایسی نہیں تھی جو ہمارے پاس سے گزری ہو اور اس نے رک کر ہمارا حال نہ پوچھا ہو اور مدد کے لیے نہ کہا ہو۔

میں آج بھی جب اس منظر کو یاد کرتا ہوں تو ایک دفعہ لرز جاتا ہوں۔ خدانخواستہ اگر اس جگہ پر سگنل کام نہ کر رہے ہوتے، ہمارا کسی سے رابطہ بھی نہ ہوتا (اس ویرانے میں رات بھی آ گئی تھی)، ہماری صورتحال کیا ہوتی؟ ہمارے پاس چند بوند پانی کے علاوہ کوئی اور چیز بھی نہیں تھی۔ ایک طرف پہاڑ تھے صحرا تھا، دوسری طرف دور دور تک سمندر تھا اور ہم بے یار و مددگار کھڑے ہوتے۔

اللہ کا شکر ہوا کہ اس جگہ سگنل کام کر رہے تھے ساتھیوں سے رابطہ ہو گیا اور وہ ہماری مدد کو پہنچ گئے اس طرح ہم رات گئے گوادر پہنچ گئے۔ اس طرح کا واقعہ اب تک میری زندگی کا اکلوتا ہی واقعہ، ہے اللہ کرے کہ دوبارہ ایسی صورتحال پیش نہ آئے۔ آمین، ثم آمین۔

گوادر سے کوئٹہ: ایک ہزار کلومیٹر طویل سفر

گوادر کے بارے میں اس کتاب میں ایک تحریر شامل ہے، اس لیے میں گوادر میں گزرے وقت کے بارے میں کچھ نہیں لکھ رہا۔ البتہ گوارد سے کوئٹہ تک کے سفر کی روداد حاضرِ خدمت ہے۔

پروگرام کے مطابق ہم تربت اور پنجگور میں رکنے کے بعد شام تک کوئٹہ پہنچنا چاہتے تھے۔ انوار صاحب نے رات کو گاڑی کو ٹھیک کروا لیا تھا۔ ان کا خیال تھا کہ ہم بڑے آرام سے اس گاڑی پر سفر کر سکیں گے۔ ہم صبح تقریباً سات بجے اپنے ہوٹل سے نکل آئے اور راستے میں گوادر سے نکلنے سے پہلے ایک ہوٹل پر ناشتہ کے لئے رکے۔ اس دوران انوار نے بتایا گاڑی کا پانی پھر لیک کر گیا ہے اور اب یہ گاڑی چلنے کے قابل نہیں ہے۔اس کے بعد ہم نے مختلف باتوں پہ غور کیا۔ مقامی دوستوں سے رابطہ کیا ,تو پتہ چلا گوادر سے کوئٹہ بس سروس یا کار سروس میّسر نہیں ہے۔ ہمارے پاس صرف ایک ہی راستہ بچا تھا کہ ہم ایک کار کرائے پر لیتے اور اس کے ذریعے کوئٹہ پہنچتے۔ یاد رہے گوادر سے کوئٹہ تقریباًایک ہزار کلومیٹر کا فاصلہ ہے۔

ایک صاحب سے بات ہوئی تو انھوں نے ضرورت سے زیادہ پیسے مانگے۔ میں نے ان سے پوچھا کہ آپ اتنے پیسے کیوں مانگ رہے ہیں؟ ان صاحب نے جواب میں کہا کوئٹہ سے واپسی کی کوئی سواری نہیں ملتی، اس طرح مجھے خالی واپس آنا پڑے گا۔ ہمارے پاس کوئی دوسرا آپشن نہیں تھا، اس لئے ہم نے ان کی بات مان لی اور گوادر سے سفر شروع کر دیا۔ اس سے پہلے میں تربت سے کوئٹہ تک بذریعہ کار میر عاصم سنجرانی صاحب اور سید طارق رضوی کے ساتھ جا چکا تھا لیکن گوادر سے تربت تک کا یہ میرا پہلا سفر تھا۔اس سے پہلے کہ میں آپ کو اپنے اس سفر کے بارے میں بتاؤں، میں چاہوں گا

کہ آپ کو اس علاقے کی مختلف سڑکوں کا تعارف کرواؤں۔ مجھے یقین کہ یہ آپ کے لئے انتہائی دلچسپی کا باعث ہوگا۔

سی پیک روٹ اور بلوچستان

ابھی حال ہی میں چین سے ایک بہت بڑا قافلہ سامان لے کر گوادر تک گیا۔ اس نے جو راستہ اختیار کیا اسے سی پیک کا مغربی روٹ کہتے ہیں۔ یہ روڈ خنجراب سے شروع ہو کر ہنزہ، گلگت، کوہستان، مانسہرہ، راولپنڈی تلہ گنگ، میانوالی، چشمہ، ڈی آئی خان، ژوب، مسلم باغ، کچلاک، کوئٹہ، مستونگ، قلات، سوراب، پنجگور اور تربت سے گزر کر گوادر تک جاتا ہے۔ اس راستے کی لمبائی 2550 کلومیٹر ہے۔ خنجراب سے کوئٹہ تک 1560 کلومیٹر اور وہاں سے گوادر ایک ہزار کلومیٹر کے فاصلے پر ہے۔ اللہ کا شکر ہے کہ میں نے یہ سارا سفر گاڑی پر کیا ہے۔ اس طرح سے میں یہ کہہ سکتا ہوں کہ میں نے پاکستان کے سب سے بلند علاقوں سے سمندر تک کا سفر بذریعہ سڑک کیا ہوا۔

کوئٹہ سے ایک سڑک کراچی جاتی ہے۔یہ سڑک کوئٹہ سے شروع ہو کر مستونگ، قلات، خضدار، بیلہ اور اس کے بعد اوتھل کے قریب زیرو پوائنٹ پر کوسٹل ہائی وے سے ملتی اور پھر وہاں سے وندر اورحب سے ہوتی ہوئی کراچی جاتی ہے۔ اس سڑک کی لمبائی سات سو کلومیٹر ہے۔ مجھے ایک دفعہ اس سڑک سے کراچی سے کوئٹہ جانے کا اتفاق بھی ہوا تھا۔ راستے میں، بیلہ، خضدار، قلات اور مستونگ میں بھی رکا تھا۔

اگر آپ کو کوئٹہ سے گوادر جانا ہو تو آپ کو کوئٹہ سے کراچی جانے والی سڑک پر سے قلات کے بعد سوراب کے مقام سے دائیں طرف مڑنا ہوگا۔ یہ سڑک بسیمہ سے گزرتی ہوئی پنجگور اور تربت کے راستے کوسٹل ہائی وے کے ایک مقام (جس کا نام کپاڑ ہے

)پر کوسٹل ہائی وے سے ملاتی ہے، جہاں سے آپ دائیں طرف مڑیں تو ساٹھ کلومیٹر کے فاصلے پر گوادر شہر آتا ہے۔

سی پیک کے تحت ایک موٹروے (جس کا نام ایم 8 ہے)، یہ رتوڈیرو سے شروع ہوگی اور شہداد کوٹ، خضدار، آواران، ہوشاب اور تربت سے ہوتی ہوئی گوادر تک پہنچے گی۔ اس کی کل لمبائی نو سو کلومیٹر ہے۔ کہتے ہیں کہ جب تک یہ سڑک مکمل نہیں ہوتی اس وقت تک گوادر کی پورٹ کا منصوبہ بھی مکمل نہیں ہوتا۔ اس وقت گوادر جانے کے دو راستے ہیں؛ ایک کوئٹہ سے براستہ قلات، پنجگور اور تربت اور دوسرا کراچی سے براستہ پسنی۔ یہ تیسرا راستہ ہوگا جو سکھر کے قریب رتوڈیرو سے شروع ہوگا اور شہداد کوٹ کے پاس سے گزر کر آواران سے ہو کر تربت اور پھر گوادر۔

اس وقت اگر آپ کو لاہور سے کوئٹہ جانا ہو تو آپ براستہ ملتان ڈی جی خان یا براستہ میانوالی ڈی آئی خان کوئٹہ جاتے ہیں اور پھر کوئٹہ سے براستہ تربت آپ گوادر پہنچتے ہیں۔ یہ سفر تقریبا دو ہزار کلومیٹر سے زائد ہے۔ ایم 8 بننے کے بعد آپ لاہور سے سکھر اور سکھر سے گوادر براستہ آواران جا سکتے ہیں۔ یہ سفر تقریبا 1700 کلومیٹر بنے گا اور اس راستہ میں کوئی پہاڑی علاقہ بھی نہیں ہے اس لیے آپ بڑی آسانی سے اس سڑک کے ذریعے لاہور سے گوادر تک پہنچ سکتے ہیں۔ اسے سی پیک کا مشرقی روٹ کہتے ہیں۔

گوادر سے تربت

گوادر سے ہم نے ایک کار کرائے پر لی۔ کار کا ڈرائیور احسان نامی ایک شخص تھا۔ اس کا قد چھ فٹ سے زائد اور عمر بھی کوئی پینتیس سال ہوگی۔ میں نے زندگی میں اس سے اچھا ڈرائیور نہیں دیکھا۔ اس کی بڑی اہم خوبی یہ تھی، کہ جہاں اسے موقع ملتا گاڑی

کو بڑی تیزی سے چلاتا تھا لیکن جیسے ہی کوئی ایسا مقام آتا جہاں پر کوئی آبادی ہوتی یا موڑ ہوتے تو وہ انتہائی احتیاط کے ساتھ گاڑی چلاتا۔ دوسری بات یہ تھی کہ وہ مسلسل گٹکا چباتا رہا اور ایک لمحے کے لیے بھی اس نے وقفہ نہیں کیا۔

گوادر سے تربت کا فاصلہ 150 کلومیٹر ہے۔ یہ سڑک ایم ایٹ موٹر وے کا حصہ ہے۔ اس کا افتتاح 2016 ء میں کیا گیا تھا۔ پورے راستے کہیں بھی کوئی بھی آبادی نظر نہیں آئی۔ ایک جگہ ایک چھوٹا سا ریستوران تھا۔ اور دوسری بات یہ تھی کہ گوادر سے نکلتے ہی موبائل کے سگنل ختم ہو گئے تھے اس طرح ہمارا دنیا سے رابطہ کٹ گیا تھا۔

یاد رہے کہ یہ برادر اعظم دشتی صاحب کا آبائی علاقہ ہے۔ میں نے ان سے پوچھا ہمارے ہاں لیہ میں ایک ایم این اے امجد دستی ہیں۔ کیا دستی اور دشتی دونوں ایک ہی لفظ ہیں؟ انھوں نے مجھے کہا کہ دستی ایک قوم کا نام ہے جبکہ دشتی اس علاقے میں ایک قصبہ ہے جو تحصیل ہیڈ کوارٹر بھی ہے۔ دشت کے رہنے والے اپنے نام کے ساتھ دشتی لگاتے ہیں۔

راستے میں انھوں نے یہ بھی بتایا کہ یہاں پر دشت کے علاقے میں ایک نیشنل پارک بھی بنایا گیا ہے۔ یہ پارک بہت بڑا تو نہیں ہے لیکن یہ بہت ہی خوبصورت ہے۔ اس پارک کے اندر دریائے دشت بھی بہتا ہے جس کی وجہ سے یہاں پر کچھ علاقوں میں بے حد سبزہ ہے اور بے شمار نایاب پرندے اور جانور پائے جاتے ہیں۔ میں نے ان سے اس علاقے میں جانے کے لیے کہا، اس پر انھوں نے بتایا کہ اس کے لئے کافی وقت درکار ہے اور امن وامان کی صورتحال کی وجہ سے بھی ان علاقوں میں جانے سے ہمیں پرہیز کرنا چاہیے۔

اپنے ماضی کے ذکر کرتے ہوئے انھوں نے یہ بتایا کیا ان کے آباؤاجداد دشت سے ہجرت کرکے تربت میں جا بسے ان کے والد محترم بلوچ قبائل میں بہت اونچا مقام رکھتے تھے اور لوگ انھیں بابائے بلوچ بھی کہتے ہیں۔ ایک اور بات جو انھوں نے بتائی کہ اس علاقے کو کیچ کہتے ہیں۔ ان کے کیچ کہنے سے مجھے یاد آیا ایک بڑا مشہور گانا سسی پنوں کے نام سے مشہور ہے۔ اس گانے میں پنوں کا ذکر کیچ کے ایک سردار کے بیٹے کے طور پر کیا جاتا ہے۔ کیچ ضلع کا نام ہے جس کی پانچ تحصیلیں ہیں جن میں تربت اور دشت بھی شامل ہیں۔ تربت اس ضلع کا صدر مقام ہے۔

ایک اور دلچسپ بات انھوں نے یہ بتائی کہ تربت بلوچستان کا دوسرا بڑا شہر ہے۔ یہ علاقہ تعلیم کے حساب سے پاکستان کے 148 اضلاع میں سے 72 ویں نمبر پر ہے۔ جتنا یہ دوردراز علاقہ ہے میرے خیال میں اس لحاظ سے اس کا یہ مقام بھی قابل تحسین ہے۔ خاص طور پر یہاں کئی سالوں سے جو امن وامان کی صورتحال رہی ہے اس کے باوجود بھی تعلیمی صورتحال علاقے بھر میں اگر تسلی بخش نہیں ہے، مگر بہتر ضرور ہے۔

میں نے پہلے بھی بتایا تھا ایک سال قبل میں کراچی سے بذریعہ ہوائی جہاز تربت آیا تھا اور یہاں سے عاصم سنجرانی صاحب اور مرحوم طارق رضوی صاحب کے ساتھ واپس کوئٹہ گیا تھا۔ اس لحاظ سے تربت میں میرا یہ دوسرا دورہ تھا۔ پہلے دورے کی چند باتیں آپ کی خدمت میں پیش کر رہا ہوں۔

کراچی سے تربت بذریعہ ہوائی جہاز

میں نے پہلی مرتبہ کراچی سے گوادر تک کا سفر اے ٹی آر پر کیا تھا۔ یہ 2016 ء کا واقعہ ہے۔ یہ دوسرا موقع تھا کہ میں کراچی سے تربت بذریعہ ہوائی جہاز آیا تھا۔ان علاقوں میں اے ٹی آر جہاز چلتے ہیں، جن میں جیٹ انجن کی بجائے پنکھے لگے ہوتے ہیں۔ کچھ ماہ پہلے ایک اے ٹی آر چترال سے اسلام آباد آتے ہوئے گر کر تباہ ہو گیا تھا، جس میں بہت سارے لوگ ہلاک ہو گئے تھے۔اس لئے اب کی بار بس ایک ہی اطمینان تھا کہ اگر موت اِس جہاز کے ساتھ لکھی ہوئی ہے تو کون ٹال سکتا ہے۔ سفر تو بہر حال کرنا ہی ہے۔ 15 مئی 2017 ء کو میں صبح سات بجے کے قریب کراچی سے تربت کے لیے روانہ ہوا۔ حسبِ معمول کم اونچائی پر نسبتاً آہستہ چلتا ہوا ہمار جہاز ڈیڑھ گھنٹے میں تربت پہنچ گیا۔ تربت اترنے سے پہلے میں نے فضا سے دیکھا کہ اس علاقے میں بہت کم سبزہ تھا۔ اکثر بنجر میدان اور پہاڑ تھے۔ جن کو دیکھ کر یہ احساس ہوتا تھا کہ اس علاقے میں زراعت بہت کم ہے۔اس کی وجہ سے اس علاقے میں پانی کی کمی ہے۔ جہاز سے باہر آئے تو میں نے اپنے آپ کو ایک بڑے صحرا کے درمیان پایا۔ایک چھوٹی سی عمارت اور ارد گرد دور دور تک لق ودق صحرا اور بس۔۔۔

ہوائی اڈے سے باہر نکلے تو محترم طارق رضوی صاحب اور عاصم سنجرانی صاحب موجود تھے۔انھیں دیکھ کر یہاں پر اجنبی ہونے کا احساس ختم ہو گیا۔اس سے پہلے کہ میں آپ کو تربت شہر کے متعلق بتاوں مناسب ہو گا کہ میں آپ کو تربت کے ہوائی اڈے کے بارے میں کچھ بتاتا چلوں۔

تربت کا ہوائی اڈہ : بلوچستان کا دوسرا بڑا ائیر پورٹ

تربت سطح سمندر سے صرف چار سو فٹ بلندی پر واقع ہے۔اِس کی آبادی دو لکھ کے قریب ہے۔تربت ضلع کیچ کا صدر مقام ہے۔اگر آپ نقشہ میں دیکھیں تو آپ کو معلوم ہو گا کہ یہ پاکستان کے صوبہ بلوچستان کے جنوب مغرب میں واقع ہے۔تربت کے جنوب مشرق میں گوادر جنوب مغرب میں جیونی واقع ہے۔ جیونی ایرانی سرحد کے بالکل ساتھ واقع ہے اور اس طرف پاکستان کا آخری قصبہ بھی ہے۔ میں ابھی تک جیونی نہیں جاسکا۔امید ہے کہ کبھی نہ کبھی تو ضرور جاوں گا۔ انشااللہ !

تربت اور گوادر کے درمیان صدیوں سے ایک راستہ موجود ہے۔ماضی میں لوگ گوادر سے کراچی جانے کے لیے بھی تربت کا راستہ اختیار کرتے تھے۔اب یہاں پر ایک بڑی شاندار سڑک بن گئی ہے۔تربت شہر دریائے کیچ کے کنارے پر واقع ہے جو کہ دریائے دشت میں جا گرتا ہے۔اِس علاقے میں کھجور کافی مقدار میں پیدا ہوتی ہے اور تربت اس کی سب سے بڑی منڈی بھی ہے۔اِس علاقے میں کوہِ مراد بھی واقع ہے جہاں پر ایک بڑی درگاہ ہے۔ جس کا تعلق ذکری فرقے سے ہے۔ یاد رہے کہ سسی پنوں کے قصہ میں پنوں شہزادے کا تعلق بھی اِسی شہر سے تھا۔ پنوں کے قلعے کے باقیات اب بھی دیکھی جاسکتی ہیں۔ان کی قبریں بھی اسی علاقے میں ہیں۔ اعظم بھائی نے دور سے اشارہ کرکے بتایا کہ ویرانے میں ایک عمارت ہے جس میں ان کی قبریں ہیں۔ عطاء شاد جو کہ بلوچی کے معروف شاعر ہیں اِن کا تعلق بھی اِسی شہر سے ہے۔

قادر بخش رند بلوچ کا تعلق بھی اِس علاقے سے ہے جن کی قبر لیاری میں واقع ہے۔ انھوں نے بیسوی صدی کے آغاز میں اِس علاقے ہی سے آزادی کی تحریک چلائی تھی۔ بیسوی صدی کے آخر میں تربت آزاد بلوچستان تحریک کا اہم مقام بھی تھا۔ تربت

کے پاس کوئی پندرہ کلو میٹر کے فاصلے پر کوہِ امام بھی ہے جو کہ ایک تفریحی مقام ہے۔ تربت کی ایک اہم بات سابق وزیر اعلی ڈاکٹر عبدالمالک بلوچ کا اس شہر سے تعلق ہے۔ وہ یہاں کے ہی رہنے والے ہیں۔ڈاکٹر عبدالمالک بلوچ نیشنل پارٹی کے صدر ہیں۔آپ نے اِس شہر کے لیے بے شمار کام کئے ہیں۔آپ غالباً پہلے ایک غیر سردار شخص ہیں جو بلوچستان کے وزیر اعلیٰ بنے۔

تربت میں یونیورسٹی کا قیام 2012 ء میں معرض وجود میں آیا جو کہ اِس علاقے کے لئے ایک نعمت سے کم نہیں ہے۔اِس علاقے میں مکران میڈیکل کالج بھی ہے جو 2015 ء میں بنایا گیا۔تعلیمی اعتبار سے یہ شہر بلوچستان کے باقی شہروں سے کافی بہتر ہے۔اعظم دشتی صاحب نے بتایا کہ اِس شہر میں ہفتہ اور اتوار کو ایک ہزار کے قریب انگریزی اخبار، ڈان آتا ہے۔شہر میں انگریزی پڑھنا اور بولنا ایک فیشن ہے۔میں نے بلوچستان کے کسی بھی شہر کے مقابلے میں تربت میں کافی تعداد میں خواتین بازار میں خریداری کرتے دیکھیں۔شہر کا مین بازار بھی صاف ستھرا ہے۔اور دکانوں کی ترتیب اور رنگ وروغن متاثر کرنے والا تھا۔

جیسا کہ میں نے لکھا ہے کہ ہم تربت ائیر پورٹ سے تربت شہر کی طرف آئے اور ایک ہوٹل میں جہاں عاصم صاحب اور طارق صاحب قیام پذیر تھے چلے گئے۔تھکاوٹ بھی اتاری اور چائے بھی پی۔اِس طرح ہمیں 11 بج گئے۔اور ہم اپنے پروگرام کی جگہ پہنچ گئے۔ہم شہر سے باہر ایک بڑی عمارت میں پہنچے، یہ ایک خوبصورت عمارت تھی۔اِس میں واقع ایک ہال جس میں پانچ سو افراد کے بیٹھنے کی گنجائش ہو گی میں پروگرام ہونا تھا۔خوشی ہوئی کہ یہ ہال ائیر کنڈیشنڈ تھا،جس سے موسم کی حرارت کا مقابلہ کرنے میں آسانی بھی ہوئی۔تربت ضلع کونسل کے چیئرمین ہمارے مہمانِ

خصوصی تھے۔ یہ پروگرام یتیم بچوں کی کفالت کے سلسلے میں تھا۔ایک سو سے زائد لوگ شریک تھے۔بعد میں سب کے لئے کھانے کا بندوبست بھی تھا۔پروگرام سے فارغ ہو کر ہم شہر میں دوبارہ آ گئے۔پنجگور جانے سے پہلے ہم ایک بلڈ بنک جسے اعظم صاحب چلا رہے تھے بھی دیکھنے گئے۔

اب کی بار اعظم صاحب میرے ساتھ تھے۔ ہماری الخدمت فاؤنڈیشن کے ساتھیوں کے ساتھ ملاقات شہر سے باہر ایک سرکٹ ہاؤس میں ہوئی۔ اس طرح اس دورہ کے موقع پر تربت شہر میں نہ آیا جا سکا۔ یہاں کے ایک مشہور بزرگ مولانا عبدالحق بلوچ صاحب سے میں دو دفعہ ملا ہوں۔بڑے ہی عظیم آدمی تھے۔ان کی مزاح کی حس بہت زیادہ تھی۔ اللہ رب العزت نے انھیں بے حد علم عطا کیا ہوا تھا۔مولانا عبد الحق بلوچ 1947ء میں تربت میں پیدا ہوئے اور 2010ء میں 63 سال کی عمر میں وفات پا گئے۔آپ ایک بڑے جید عالم اور مقبول عوامی رہنما تھے۔آپ عام حلقوں میں بے حد احترام کی نظر سے دیکھے جاتے تھے۔ پچھلے دورے میں ہم اُن کا مدرسہ اور لائبریری دیکھنے گئے اور اداس واپس آ گئے کیونکہ اب سب کچھ اجڑ چکا تھا۔اُن کے بچے پڑھ لکھ کر ڈاکٹر بن گئے تھے۔ دوسرے بچے کوئی اور کام کرنے لگ گئے اور اُن کے مدرسے اور لائبریری کا کوئی والی وارث نہ رہا۔جس کا شدید افسوس ہوا، کاش کوئی اِس طرف بھی توجہ دے۔

جب ہم تربت سے نکلے تو ایک بڑا نالہ نظر آیا اور جس پر بڑا سا پُل بنا ہوا تھا۔نالے میں پانی نہ ہونے کے برابر تھا۔جس سے یہ اندازہ لگایا جا سکتا ہے کہ یہ نالہ بارش اور سیلابی پانی کے لئے بنایا گیا ہے۔یہاں ہم نے دیکھا کہ ہر طرف کھجوروں کے باغات ہیں۔حدِ نگاہ تک صحرا ہی دکھائی دیتے تھے۔ کہیں کہیں چھوٹی چھوٹی آبادیاں نظر آتی تھیں۔

ماضی میں، تربت اپنے پنوں اور کھجوروں کے لئے مشہور تھا۔اب پنوں صاحب تو نہیں ہیں اِن کی جگہ ڈاکٹر عبدالمالک نے لے لی ہیں۔جو ڈھائی سال تک صوبے کے وزیر اعلیٰ رہے اور انھوں نے تربت کے علاقے میں بے شمار ترقیاتی کام کروائے ہیں۔البتہ کھجوروں کے لئے تربت اب بھی بے حد اہم علاقہ ہے۔

تربت کے لفظی معنی قبر کے ہیں۔ایک کہانی مشہور ہے کہ جب سکندر ہندوستان سے واپس گیا تو اس جگہ ایک جان لیوا بیماری کی وجہ سے اُس کے بے شمار فوجی ہلاک ہو گئے۔جس کی وجہ سے اِس علاقے کا نام تربت پڑ گیا اور اب تک یہ تربت ہی کہلاتا ہے۔تربت کی ایک اور اہم بات اس شہر میں مکران کے نظامی حکمرانوں کا یہاں پر رہنا بھی ہے۔انھی کے نام سے اب تک ایک نظامی مسجد بھی قائم ہے۔تربت میں واقع میرانی ڈیم اس علاقے کے لئے ایک اہم ترقیاتی کام ہے۔جس سے یہ اندازہ لگایا جاسکتا ہے کہ اگر یہ ڈیم مناسب طریقے سے بنایا جائے تو اِس علاقے کی زراعت میں خاطر خواہ اضافہ ممکن ہے اور علاقے کے باشندوں کی کمزور مالی حالت کو بہتر کیا جاسکتا ہے۔

ہم تربت سے باہر نکلے تو منظر ہی بدل چکا تھا۔پہاڑ، صحرا اور ہم، اِس کے علاوہ کچھ نظر نہیں آ رہا تھا۔البتہ سڑک پر کہیں کہیں لوگ ایرانی تیل بیچ رہے تھے۔اِس کے علاوہ اہم بات پہاڑوں پر بنی ہوئی پاک فوج کی چوکیاں تھیں جن میں ہمارے فوجی بھائی پہرہ دے رہے تھے۔ایک اور اہم بات یہ تھی کہ جہاں کہیں بھی مزدور کام کر رہے تھے اُن کی حفاظت کے لئے فوجی جوان بھی ساتھ کھڑے تھے۔ایک جگہ ہم نے دیکھا کہ صرف ایک مزدور کام کر رہا تھا اور اُس کے حفاظت کے لئے ایک سپاہی بندوق لئے کھڑا تھا۔

ہمارے اِس سفر سے کچھ روز پہلے ایک جگہ پر مزدوروں کے کیمپ پر حملہ کرکے دس سے زائد بے گناہ لوگوں کو قتل کر دیا گیا تھا۔ دل میں ایک دفعہ خوف تو محسوس ہوا۔ ذرا اندازہ کریں لق و دق صحرا، خشک پہاڑ۔ ایسا علاقہ جو پچھلی کئی دہائیوں سے قتل و غارت کے لئے مشہور ہو۔ بلوچستان علیحدگی پسندوں کا اصل مرکز، پہاڑوں کی چوٹیوں پر مسلح فوجی، سڑک پر کام کرنے والوں کی حفاظت کے لئے بندوق بردار فوجی اور ہم بغیر کسی حفاظتی انتظامات کے ایک کار میں رواں دواں۔ ایسے میں دل تو گھبراتا ہے آخر دل کو بھی تو کوئی کام کرنا ہے۔ لیکن اللہ بھلا کرے اعظم دشتی صاحب کا، جن کی رفاقت نے سفر آسان کر دیا۔

ہم نے ابھی تک نماز ظہر ادا نہیں کی تھی۔ عصر کا وقت بھی ہوا چاہتا تھا۔ اب ہم مسجد کی تلاش میں تھے کہ سر راہ ہمیں ایک مسجد دکھائی دی۔ مسجد کا اندرونی حصہ مناسب بڑا تھا، جس دوسو سے زائد نمازیوں کی گنجائش ہوگی۔ احاطہ بھی کافی کھلا تھا۔ کوئی شخص وہاں موجود نہیں تھا البتہ مسجد کھلی ہوئی تھی۔ ہم نے وہاں نمازِ ظہر و عصر ادا کی۔ یہ مسجد اہلِ حدیث افراد نے تعمیر کی ہوئی ہے، کیونکہ اِس جگہ ایک تختی پر یہی لکھا ہوا تھا۔ اہلِ حدیث افراد اس طرح کی مساجد سعودی عرب کے شیوخ کی مالی معاونت سے بنایا کرتے ہیں، حالانکہ ایسے علاقوں میں اہلِ حدیث مسلک سے تعلق رکھنے والے افراد کی تعداد بہت زیادہ نہیں ہوتی۔

ایک ویرانے میں ہمیں سرکانے سے بنی ہوئی جھونپڑی نظر آئی۔ ذرا قریب جاکر دیکھا تو پتہ چلا یہ چائے اور کھانے پینے کا ڈھابا ہے۔ میں نے دیکھا کہ ایک کھلی جگہ پر سایہ کرکے اُس کے نیچے پانی کے گھڑے رکھے ہوئے تھے۔ ہم نے پانی پیا جو کہ یہاں ایک نایاب چیز سمجھی جاتی ہے۔ جھونپڑے میں بیٹھ کر اعظم صاحب کے ساتھ مل کر چائے

پی۔ایسی چائے تو مل ہی جاتی ہے جو بکری کے دودھ سے بنائی گئی ہو لیکن ایسا منظر، لق و دق صحرا سامنے سے گزرتی ہوئی شاہراہ، ارد گرد بے آباد پہاڑ، گرمی اور اکا دکا لوگ۔ یہ منظر تو کبھی کبھی ملتا ہے۔

تربت سے پنجگور کے راستے میں ہوشاب آتا ہے جو کہ ایک چھوٹا سا قصبہ ہے۔ ہوشاب سے گوادر جانے والی سڑک کو موٹر وے کہتے ہیں۔یہ وہی سڑک ہے جس کا تذکرہ میں پچھلے صفحات میں کر آیا ہوں۔ ہوشاب سے دو راستے نکلتے ہیں ایک راستہ کوئٹہ کی طرف براستہ قلات اور مستونگ جاتا ہے اور دوسرا راستہ آواران کی طرف جاتا ہے جو آگے جاکر اوتھل کے مقام پر کوئٹہ۔ کراچی شاہراہ سے مل جاتا ہے۔ ہم ہوشاب ٹھہرے بغیر سفر کرتے رہے کیونکہ ہم سورج غروب ہونے سے پہلے پنجگور پہنچنا چاہتے تھے۔اب سفر کا خوف کچھ کم ہو گیا تھااور منزل قریب ہو تو اور بھی آسانی پیدا ہو جاتی ہے۔ راستے میں سڑک پر کہیں کہیں کام بھی ہو رہا تھا۔

ہم ایک صحرا سے بھی گزرے جہاں پر دور دور تک پہاڑ نظر نہیں آرہے تھے، اِس علاقے کو سر چاہ کہتے ہیں۔اِس کے متعلق بھی بے شمار کہانیاں مشہور ہیں۔پنجگور سے پہلے پنجگور لیک بھی آتی ہے جس میں بارش کا پانی جمع ہوتا ہے۔ہم اِس جھیل کو دیکھ نہ سکے۔اِس لئے اِس سے متعلق کچھ کہا نہیں جاسکتا۔ ہم چار بجے پنجگور پہنچ گئے۔ یہاں پر ہم مولانا صفی اللہ کے مدرسے میں چلے گئے جہاں پر ہمارا روایتی بلوچ انداز میں استقبال ہوا۔ زمین پر قالین بچھائے گئے بڑے بڑے گاؤ تکیے رکھے گئے۔ دودھ اور کھجور سے ہماری تواضع کی گئی۔ دونوں ہی میری شوگر بڑھانے کے لئے کافی تھیں۔ لیکن کچھ نہیں کیا جاسکتا تھا، انکار ممکن نہیں تھا۔ شربت والا دودھ ، میٹھی کھجور، بلوچ کی مہمان نوازی کا شیریں لطف، شام، کھجور کے جھنڈ، دن بھر کی تھکاوٹ کراچی سے تربت اور پھر پنجگور اور

سب سے بڑھ کر ایک مدرسہ میں استراحت۔اِن سب نے مل کر منظر کو ناقابلِ فراموش بنادیا۔اور بے اختیار اپنے بچپن کی ایک نظم کا مصرعہ یاد آیا۔

رب کا شکر ادا کر بھائی جس نے ہماری گائے بنائی !

پنجگور مکران ڈویژن کا تیسرا ضلع

پنجگور سطح سمندر سے تین ہزار فٹ بلند ہے۔اِس علاقے میں گرمی کی شدت وہ نہیں ہوتی جو تربت میں ہوتی ہے، جس کی بڑی وجہ اِس کا اونچائی پر ہونا ہے۔اِس شہر کی آبادی تین لکھ سے زائد ہے۔ کہتے ہیں اس علاقے میں آبادی میں اضافہ کی شرح سب سے زیادہ ہے کیونکہ اِس علاقے میں خاندانی منصوبہ بندی پر عمل درآمد کرنا نہایت ہی برا خیال کیا جاتا ہے اور کہا جاتا ہے کہ آدمی کی اصل طاقت تو اُس کی اولاد اور قبیلہ ہی ہے۔طاقت کے بغیر اِس علاقے میں رہنا ناممکن ہے۔

پنجگور کے نام سے متعلق جو مشہور روایت ہے اُس کے مطابق اِس علاقے میں پانچ صحابہ کرام کی قبریں ہیں جو حضرت عمر رضی اللہ عنہ کے دور میں ایران کی فتح کے بعد اِس علاقے میں آئے تھے۔پنجگور میں اکثریت بلوچ قوم کے لوگوں کی ہے، اس کے ساتھ ساتھ بہت تھوڑی تعداد میں سندھی اور پختون بھی اِس علاقے میں رہتے ہیں۔مسلمانوں کے علاوہ ہندو عیسائی، سکھ اور ذکری بھی اِس علاقے میں رہتے ہیں، اگرچہ اُن کی تعداد کم ہے۔

یہ شہر کھجور کی ایک بہت بڑی مارکیٹ ہے۔ہمیں بھی ہمارے میزبانوں نے کھجوروں کا تحفہ دیا جو کہ میں نے شوق سے قبول کر لیا حالانکہ میں شوگر میں خود کفیل ہوں، یعنی شوگر کا مریض ہوں اِس علاقے میں عرب، ایران اور دیگر علاقوں کے

حکمرانوں نے قبضہ جمائے رکھا ہے، لیکن اصل طاقت مقامی بلوچ عوام کے پاس ہی رہی ہے اِس علاقے کی زراعت اور آب و ہوا حملہ آوروں کے لئے ہمیشہ ہی باعث کشش رہی ہے۔

اس علاقے میں انگریزوں کی بھی عمل داری رہی ہے۔انگریزوں کی افغانستان کے خلاف پہلی جنگ جو 1839 ء میں شروع ہوئی۔ اسی دور میں ایک انگریز میجر گولڈ سمتھ نے اِس علاقے کا دورہ کیا۔مقامی سرداروں کی لڑائی میں میر گاجین (جو کہ پنجگور کا سردار تھا) اور خان آف قلات کا نائب تھا مارا گیا۔اس کے بعد اِس علاقے میں انگریزوں نے اپنا انچارج مقرر کر دیا جو اپنے علاقے میں لیوی فورس کمانڈر بھی تھا، جس کا ہیڈ کوارٹر پنجگور میں ہی تھا۔

تقسیمِ ہند کے فوراً بعد پنجگور بھی خان آف قلات کے ساتھ تھا اور ایک علیحدہ بلوچستان کا اعلان کرنے والوں میں شامل تھا۔ قلات کی پاکستان کے ساتھ شمولیت کے ساتھ ہی یہ علاقہ بھی پاکستان کا حصہ بن گیا اور 1955 ء میں مکران کو ضلع کا درجہ بھی دے دیا گیا۔اور 1977 ء میں پنجگور کو بھی ضلع بنا دیا گیا، پنجگور اس کا ضلعی ہیڈ کوارٹر بھی ہے۔

اِس علاقے میں بہت ساری قدیم عمارتیں بھی موجود ہیں۔جن میں کہنہ قلات، ملک عیسیٰ کا مقبرہ ایک قدیم ڈیم جس کا نام بندِ گلر ہے، کافی مشہور ہیں مجھے افسوس ہے کہ وقت کی کمی کی وجہ سے ہم اِن جگہوں کو نہ دیکھ سکے۔ انشااللہ زندگی رہی تو آئندہ کسی وقت انھیں ضرور دیکھیں گے۔

عصر کی نماز ہم نے مدرسہ میں ہی ادا کی مولانا نے ہمیں مدرسہ کا تعلیمی دورہ بھی کروایا۔اور اپنے توسیعی منصوبہ جات سے بھی آگاہ کیا۔ یاد رہے کہ مولانا کا تعلق

جماعت اسلامی سے ہے اور وہ یہاں کے امیر بھی رہے ہیں۔اِن کی ہمت کی داد دینی پڑتی ہے کہ انھوں نے ایک ایسے علاقے میں مسجد اور مدرسہ کا نظام بہترین انداز میں چلایا جہاں سالہاسال تک امن نام کی کوئی چیز نہیں تھی۔لوگ خوف کے سائے میں زندہ تھے۔اللہ تعالیٰ انھیں اِس کا بہترین اجر عطا فرمائے۔یہ لوگ دین کی جس طرح اشاعت کر رہے ہیں یقیناً یہ ایک بہت بڑا کام ہے۔

پچھلی دفعہ جب میں عاصم سنجرانی صاحب کے ساتھ یہاں آیا تھا۔ یہاں عاصم سنجرانی صاحب کے ایک عزیز بھی رہتے تھے، ہمارا رات کا کھانا اُن کے گھر تھا۔ گھر مسجد سے کچھ فاصلے پر تھا۔ بارش بھی ہو رہی تھی اور بجلی بھی بند ہو گئی تھی۔ہم نے اُن کے گھر ایک پر تکلف کھانا کھایا۔اور اُن کی روایتی بلوچ مہمان نوازی کا لُطف بھی اُٹھایا۔اللہ تعالیٰ انھیں اِس کا بہترین صلہ عطا فرمائے۔آمین

اس دورے میں ہمارا رات کا قیام ایک مقامی بلوچ سردار کے گھر پر تھا جو تیل کا کام کرتے تھے۔انھوں نے ایک بڑا احاطہ اپنے مہمانوں کے لئے تیار کروا رکھا ہے اُن کا ایک بیٹا بھی ہمیں ملنے آیا تھا۔رات ہم نے وہیں بسر کی اور صبح کی نماز حافظ صفی اللہ کے مدرسہ میں واقع مسجد میں ادا کی تھی۔یہ مسجد مکران ڈویژن کی سب سے کشادہ مسجد ہے مسجد کی کشادگی کا ایک خوبصورت تاثر اب تک قائم ہے۔ نماز کے بعد طالبعلموں سے گفتگو کا موقع بھی ملا۔ مسجد اور مدرسہ کی صفائی ستھرائی، سبزہ، درختوں کی قطاریں، بچوں کا نظم و ضبط سب قابلِ دید تھا۔اللہ تعالیٰ ہمارے اِن علما کو دین کی خدمت کرنے کا بہترین صلہ عطا فرمائے۔آمین

حافظ صفی اللہ نے ناشتے کا اہتمام اپنے گھر کیا ہوا تھا۔جہاں پر اُن کے دیگر بھائیوں اور بچوں سے ملاقات ہوئی۔ایک بڑا احاطہ ایک کنارے پر رہائش

گاہیں۔ دوسرے کنارے پر مہمان خانہ اور ایک جگہ جانوروں کے لئے مخصوص۔ یہ سب دیکھ کر مجھے اپنا گاؤں یاد آگیا۔ اور ساتھ ہی اپنے دادا اور دادی بھی جن کے ساتھ میں ایسے ہی ایک گھر میں رہتا تھا۔ اللہ اُن کی مغفرت کرے۔ آمین

ناشتے میں اتنا تکلف تھا جس کا صرف اندازہ ہی کیا جا سکتا ہے۔ ناشتے کے بعد حافظ صاحب ہمیں سڑک تک چھوڑنے آئے اور ہم اہلِ پنجگور کی مہمان نوازی اور مروت سے لطف اندوز ہونے کے بعد کوئٹہ کے لئے روانہ ہو گئے۔ اب ہماری گاڑی میں کھجوروں کی بے شمار اقسام کے تحفے موجود تھے۔ جو ہمیں اہلِ پنجگور کی یاد دلانے کے لئے کافی تھے۔

اس بار ہمارا یہاں قیام کا ارادہ نہیں تھا۔ اس لیے ہم نے دوپہر کا کھانا ان کے ساتھ کھایا اور اپنی اگلی منزل کی طرف چل پڑے۔

پنجگور سے کوئٹہ

پنجگور میں ائیر پورٹ بھی ہے لیکن زیادہ مصروف نہیں ہے ہمیں بذریعہ کار ہی پنجگور سے کوئٹہ آنا تھا۔ پنجگور سے کوئٹہ پانچ سو کلومیٹر ہے۔ اب سڑک بہترین حالت میں ہے اِس لئے یہ فاصلہ تقریباً آٹھ گھنٹے میں آرام سے طے ہو جاتا ہے۔ پنجگور سے ایک سڑک مغرب کی طرف واشک سے ہوتی ہوئی ایرانی سرحد کوہک کی طرف جاتی ہے اور دوسری سڑک مشرق کی طرف بسیمہ، قلات، مستونگ سے ہوتی ہوئی کوئٹہ تک جاتی ہے۔ بسیمہ کے پاس سے ایک سڑک خضدار کی طرف جاتی ہے اور اِسی راستے سے کراچی جایا جاتا ہے۔ پنجگور سے نکل کر ہم کوئٹہ کی طرف روانہ ہوئے۔

پنجگور سے کوئٹہ جانے کے لئے آپ کو ناگ، بسمیہ، سوراب، قلات اور مستونگ سے گزرنا پڑتا ہے۔ پنجگور سے لے کر قلات تک بہت کم آبادی موجود ہے۔ ہر طرف

خشک پہاڑ ہی نظر آتے تھے۔اور پہاڑوں پر بنی چوکیوں میں پاک فوج کے جوان پہرہ دے رہے تھے۔ جہاں مزدور کام کرتے تھے وہاں پر فوجی جوان اِن کی حفاظت کے لئے کھڑے تھے۔راستہ بھر ایسی کوئی خاص چیز نہیں آئی۔البتہ ایک جگہ جہاں پر کافی ہریالی تھی اور کھیتی باڑی نظر آ رہی تھی ایک بچہ ایک خاص قسم کا سیب بیچ رہا تھا جس کا سائز ایک بڑے بیر جتنا ہوگا۔اتنا چھوٹے سائز کا سیب میں نے اِس سے پہلے نہیں دیکھا تھا۔

اِس راستے میں سب سے اہم شہر ، جس کا بلوچستان کی تاریخ میں ایک اہم مقام ہے، قلات آتا ہے۔ مجھے افسوس ہے کہ ہم قلات میں رک نہ سکے۔البتہ دور سے اسے ضرور دیکھا (اس کے بعد ایک دفعہ پھر قلات آنا ہوا۔ اس دورے میں قلات کے محلات بھی دیکھے۔ جس کا ذکر آئندہ صفحات میں کیا گیا ہے)۔ موجودہ نئ سڑک شہر کے شمال سے گزرتی ہے جبکہ اصل شہر سڑک کے جنوب میں واقع ہے۔

سڑک کے کنارے ایک پرانی عمارت کی طرف اشارہ کرکے اعظم صاحب نے بتایا کہ یہ خان آف قلات کا پرانا قلعہ ہے،جس پر 1948 ء میں پاک فوج نے بمباری کی تھی۔قلات اور اِس کے پاکستان سے الحاق ،اِس پر پاک فوج کے حملے، بلوچوں کا علیحدہ ملک کا اعلان، بلوچ رہنماوں کو موت کی سزائیں، اِس طرح کے بے شمار موضوعات میرے ذہن میں آئے،اِن موضوعات پر بحث کرنا میرے بس میں نہیں ہے۔البتہ اِس موقع پر قلات کی تاریخی حیثیت پر ضرور بات کرنا چاہوں گا۔

اعظم صاحب نے مجھے بتایا کہ یہاں قریب ہی ایک قدیم مسجد ہے، ہم اسے دیکھ سکتے ہیں۔ اس وقت رات کا آغاز ہو چکا تھا، جس کی وجہ سے خوف کی کیفیت ایک فطری عمل تھا، لیکن سیاحت کا شوق بھی اپنی جگہ موجزن تھا۔ اس لیے ہم مسجد دیکھنے چلے گئے۔ یہ ایک قدیم مسجد تھی۔ اس کی صحیح تاریخ کا کسی کو اندازہ نہیں ہے۔

قلات۔ بلوچستان کا ایک اہم تاریخی شہر

بلوچستان میں لوگ مشرق، مغرب اور جنوب سے آئے اور مختلف علاقوں میں اپنا تسلط جمایا۔ قلات کے متعلق یہ کہا جاتا ہے کہ قلات کا اصل نام سیوا کا قلعہ ہے۔ سیوا پر وہی لوگوں کا ایک بڑا سردار تھا۔ یہ لوگ مشرق سے اِس علاقے میں پندرہویں صدی میں آئے اور سترہویں صدی تک اِس علاقے پر حکمران رہے۔ سترہویں صدی میں مغرب سے بلوچی بولنے والے بھی اِس علاقے میں آ گئے۔ کچھ وقت کے لئے یہ علاقہ دہلی کے مغل حکمرانوں کے زیرِ تسلط بھی رہا۔ غالباً اکبر بادشاہ کے دور میں اِس علاقے پر مغلوں کی حکومت تھی۔ 1876ء میں قلات ایک معاہدے کے تحت انگریز سرکار کا حصہ بن گیا۔ قیام پاکستان کے بعد پاکستان کے ساتھ اِس ریاست کا الحاق ہو گیا۔ 1955ء میں خان آف قلات کو ہٹا دیا گیا۔ البتہ اب بھی علامتی طور پر خان آف قلات کا لقب استعمال کیا جاتا ہے۔ موجودہ خان آف قلات کا لقب میر سلیمان داود خان احمد زئی کے پاس ہے۔

یہ ریاست 1666 ء میں قائم ہوئی اور 1955 ء تک کسی نہ کسی حالت میں قائم رہی۔ 1666 ء سے پہلے یہ علاقہ مغل بادشاہ اکبر کی سلطنت کا حصہ تھا۔ اِس ریاست کا بانی میر احمد خاں قمبرانی بلوچ تھا۔ 1758 ء میں خان آف قلات میر نصیر خاں نور احمد زئی جو کہ براہوی بولنے والا ایک سردار تھا نے اس نے علاقے کے مختلف سرداروں کو ایک پرچم کے نیچے جمع کیا اور اِس طرح یہ ریاست مزید طاقت ور ہو گئی (میں نے اس بارے تفصیل سے اپنے ایک سفر نامے میں لکھا ہے جو اس کتاب میں موجود ہے۔)

15 اگست 1947 ء سے 27 مارچ 1948 ء تک یہ ریاست ایک آزاد ریاست کے طور پر کام کرتی رہی۔ 3 اکتوبر 1952 ء کو تین علاقوں کو ملا کر بلوچستان سٹیٹ یونین

کے نام سے ایک علاقہ قائم کیا گیا اور بالآخر 14 اکتوبر 1955ء کو پاکستان کو ون یونٹ بناتے وقت یہ ریاست ختم کر دی گئی اور والی ریاست برائے نام ہی باقی رہ گئے۔ قلات سے کوئٹہ کا فاصلہ 141 کلو میٹر ہے۔ جو بڑے آرام سے دو گھنٹے میں طے ہو جاتا ہے۔ سڑک کشادہ آرام دہ ہے۔ اِس میں کوئی شک نہیں ہے کہ اِس علاقے میں کراچی آنے جانے والی ٹریفک بھی شامل ہو جاتی جس کی وجہ سے سڑک پر کافی رش ہو جاتا ہے۔

قلات اور مستونگ کے درمیان ایک چھوٹا قصبہ آتا ہے جس کا نام منگھچر ہے۔ یہاں پر ہم چائے کے لئے رُکے۔ اِس علاقے میں قلات کے شاہی خاندان کے لڑائی جھگڑوں سے متعلق کافی داستانیں مشہور ہیں۔ راستے میں مستونگ بھی آتا ہے۔ جس کی تاریخ میں اپنے ایک سفر نامے "کوئٹہ میں چار روز" میں لکھ چکا ہوں۔ اِس لئے اسے میں دہرانا نہیں چاہتا لیکن صرف اتنا ضرور بتانا چاہوں گا کہ مستونگ بھی تاریخی لحاظ سے ایک اہم شہر ہے۔

آخر میں یہ کہتے ہوئے ہم کوئٹہ میں داخل ہوئے۔ اہلِ مکران! خدا آپ کو آباد رکھے اور اللہ تعالیٰ آپ کو بھی امن جیسی خوبصورت نعمت سے نوازے جیسے اُس نے اِس کا ذکر اہلِ مکہ پر احسانات جتاتے ہوئے سورہ قریش میں کیا۔ "جس نے انھیں بھوک سے بچا کر کھانے کو دیا اور خوف سے بچا کر امن عطا کی۔

کوئٹہ سے ملتان براستہ لورالائی، ڈی جی خان

میں 2016ء میں کوئٹہ سے لاہور بذریعہ کار آیا تھا۔ میں نے یہ سفر کوئٹہ سے براستہ ڈی آئی خان، میانوالی اور سرگودھا کیا تھا۔ اب کی بار، دسمبر، 2018ء میں، میرے ساتھ عاصم الہیٰ مانگٹ، محمد عمر بھٹی، شعیب احمد ہاشمی اور میرا نواسہ احمد عمر تھا۔ ہم لاہور سے کوئٹہ براستہ بھکر، ڈی آئی خان، ژوب، خانوزئی گئے تھے۔ واپسی پر ہم زیارت، لورالائی، فورٹ منرو، ڈی جی خان اور ملتان، سے ہوتے ہوئے لاہور آئے تھے۔ ہم نے تین دن کوئٹہ میں قیام کیا۔ اس دوران کئی مقامات پر جانا ہوا۔ میرے علاوہ باقی لوگ آب گم بھی گئے۔ میں اس کی تفصیل نہیں لکھ رہا۔ البتہ چند تصاویر ضرور پیش خدمت ہیں۔ اس دورے میں ڈاکٹر عبدالمالک صاحب سے بھی ایک یادگار ملاقات ہوئی۔

ملتان کے بارے میں میں پہلے ہی لکھ چکا ہوں۔ زیارت سے براستہ لورالائی، ڈی جی خان اور مظفرگڑھ کے سفر کا احوال آپ کی خدمت میں پیش کر رہا ہوں۔ یاد رہے کہ اس وقت فورٹ منرو کے پاس ایک بڑا پل بن رہا تھا جس کی وجہ سے بہت کم لوگ یہ راستہ اختیار کرتے تھے، لیکن اب یہ پل بھی بن چکا ہے اس کے ساتھ ساتھ لاہور سے ملتان تک موٹروے بھی مکمل ہے اس لیے کوئٹہ سے لاہور آنے کے لیے عام طور پر یہی راستہ اختیار کیا جاتا ہے۔ زیارت کا احوال میں پہلے ہی لکھ چکا ہوں، لہٰذا اسے دہرانا مناسب نہیں ہے۔ زیارت سے آگے کا سفر یقیناً آپ کی دلچسپی کا باعث ہوگا۔

ہم زیارت سے نکلے اور پہاڑوں کے درمیان میں سے ہوتے ہوئے سنجاوی کی طرف روانہ ہو گئے۔ ہم ایک طرح سے پہاڑ کی چوٹی سے اترائی اتر رہے تھے۔ زیارت سے آنے والے ندی نالے بھی ہمارے ساتھ ساتھ تھے اور ارد گرد جنگل ہی جنگل تھے۔

فصل باڑی کے ساتھ ساتھ مال مویشی بھی نظر آرہے تھے۔ یہ راستہ بہت کم لوگ استعمال کرتے ہیں۔ میں پہلی ہی دفعہ اس راستے پر سفر کر رہا تھا۔ ایک بہت ہی منفرد قسم کا منظر تھا۔ کبھی آپ کے پاس وقت ہو تو آپ بھی اس راستے سے سفر کریں۔ اس راستے کی دوسری خوبی اس کا سنسان ہونا ہے، بہت کم آبادی ہے۔

سنسان علاقے کا اپنا ہی ایک حسن ہوتا ہے۔ یقیناً آپ اس سے بہت لطف اندوز ہوں گے !

سنجاوی ایک بڑا قصبہ ہے جس کی آبادی ایک لکھ کے قریب ہے۔ میں اس سفر کے بعد بھی ایک مرتبہ اپنے دوست محمد عظیم اچکزئی کے ساتھ یہاں آیا تھا اور ہم یہاں ایک گاؤں میں ایک صاحب کے گھر بھی گئے تھے۔ اس علاقے میں پشتون ایک کثیر تعداد میں آباد ہیں، اس لیے اسے بلوچستان میں پشتون بیلٹ کا ایک اہم حصہ سمجھا جاتا ہے۔

اس سے پہلے کہ میں آپ کو اس علاقے کی تاریخ کے بارے میں کچھ بتاؤں، میں آپ کو یہ ضرور بتانا چاہوں گا کہ پاکستان اور افغانستان کے ایک بہت بڑے حصے میں پشتو زبان بولی جاتی ہے۔ اگر آپ بلوچستان کے نقشے کو دیکھیں تو آپ یہ جان پائیں گے کہ کوئٹہ کے مشرق میں زیارت اور لورالائی، جب کہ اس کے مغرب میں کچلاک اور چمن ہے۔

یہ بات بھی اہم ہے کہ کوئٹہ کے شمال مشرق، شمال، شمال مغرب، مغربی علاقوں کی سرحد کے پی کے مختلف علاقوں سے ملتی ہے، جہاں کی اکثریت پشتو زبان بولتی ہے۔ اس کے علاوہ افغانستان کے مشرقی علاقوں میں بھی پشتو بولنے والے رہتے ہیں۔ چمن سے قندھار، کابل، جلال آباد کے علاقے بھی پشتون آبادی پر مشتمل ہیں۔

اگر میں ان علاقوں کے ارد گرد دائرہ لگانا چاہوں جہاں پشتو بولی جاتی ہے، تو وہ کچھ یوں ہوگا۔ کوئٹہ سے مشرق کی طرف زیارت لوارلائی، ڈی جی خان کا کچھ علاقہ، ڈیرہ اسمٰعیل خان، بنوں، کوھاٹ، پشاور، چارسدہ، بونیر، ہزارہ کا کچھ علاقہ، کوہستان، دیر اور چترال کا کچھ علاقہ، جلال آباد، کابل، قندھار، چمن اور اس کے بعد کچلاک۔ یہ ایک بہت ہی وسیع علاقہ ہے جس کی لمبائی اور چوڑائی ایک ہزار سے پندرہ سو کلومیٹر تک ہے۔ اس علاقے میں رہنے والے چار سے پانچ کروڑ لوگ پشتو بولتے ہیں۔ پشتو، افغانستان کی دوسری سرکاری زبان بھی ہے۔

ہم ایک ایسے علاقے میں داخل ہو رہے تھے، جو پشتون علاقہ کہلاتا ہے۔ اس علاقے میں ہر بڑے چوک میں باچا خان کی تصویر بھی اس بات کو ظاہر کرتی ہے کہ یہ علاقے پشتون علاقے ہیں۔ یہاں کی تہذیب و تمدن بلوچ علاقوں سے قدرے مختلف ہے۔ سنجاوی کے پاس سے جنوب مغرب کی طرف ایک بہت ہی اہم علاقہ دکی پایا جاتا ہے۔ دکی وہ علاقہ ہے جہاں سے بہت بڑی مقدار میں کوئلہ نکلتا ہے اور یہ شہر اسی وجہ سے بھی جانا جاتا ہے۔ یہاں سے روزانہ ایک بڑی تعداد میں ٹرک کوئلہ لے کر پاکستان کے مختلف علاقوں میں جاتے ہیں۔ یہ بھی یاد رہے کہ دکی سے آگے کوئی سڑک موجود نہیں ہے۔

جب ہم سنجاوی پہنچے تو شام ہو رہی تھی۔ ایک مقامی ہوٹل سے کھانا کھایا اور لورالائی کے طرف روانہ ہو گئے۔ سنجاوی سے لورالائی کا فاصلہ تیس کلومیٹر ہے، جو کہ زیادہ نہیں ہے لیکن سڑک زیر تعمیر ہونے کی وجہ سے ہمیں کافی دقت ہوئی۔ اب رات بھی ہو چلی تھی۔ برادر اعجاز محبوب صاحب ہمارے ساتھ مسلسل رابطے میں تھے۔ انھوں نے کہا کہ آپ رات لورالائی میں رک جائیں۔ ان کی بڑی مہربانی کہ انھوں نے

ہمارے لیے محکمہ زراعت کے ایک ریسٹ ہاؤس میں اس کا بندوبست بھی کر دیا ۔ یہ ریسٹ ہاؤس ایک بڑی سڑک کے کنارے ایک کالونی میں تھا، ہم وہاں چلے گئے اور اللہ کا شکر ادا کیا کہ وہاں پر دنیا کی تمام نعمتیں موجود تھیں۔

ایک صاحب نے ہمارے لئے آگ کا بندوبست بھی کر رکھا تھا۔ ہم نے قریبی ہوٹل سے کھانا منگوا کر کھایا۔ یہ رات ایک یادگار کے طور پر اب تک ذہن میں نقش ہے۔

میں ہمیشہ اس کوشش میں رہتا ہوں کہ کسی بھی علاقے میں جایا جائے تو اس کی تاریخ کو ضرور جانوں، خاص طور پر انگریزوں نے کس طرح ہندوستان پر قبضہ کیا ، دور دراز علاقوں میں کیسے پہنچے، یہ سب کیسے ہوا؟ ایسا کیوں ہوا جبکہ آج بھی راستے اتنے خطرناک ہیں ایک آدمی بھی ایک پوزیشن لے کر بیٹھ جائے تو فوج کا راستہ روک سکتا ہے۔ میں نے اس کتاب میں انگریزوں کی بلوچستان آمد کے بارے کچھ نہ کچھ ضرور لکھا ہے، لیکن وہ سارے کا سارا بلوچ علاقوں کے بارے میں تھا۔ انگریزوں نے اس پشتون اور بلوچ علاقے پر کب حملہ کیا ان کی یہاں پر کیا پالیسی تھی، انھوں نے یہ علاقے کیسے قبضہ میں لیے؟ لورالائی کے بعد فورٹ منرو جو ایک انگریز کے نام پر بسایا گیا شہر ہے، کب بنا، کس نے بنایا؟ اس سب کا احوال مجھے معلوم نہیں تھا۔ اب میں اس علاقے میں سفر کر رہا تھا، میں نے جب اس بارے میں پڑھا، سچی بات یہ ہے مجھے بہت ہی کھ ہوا، میں یہ کھ آپ کے سامنے رکھنا چاہتا ہوں۔

تاریخ سے پتہ چلتا ہے کہ اس علاقے کے لوگوں نے جس بہادری اور دلیری سے انگریزوں کا مقابلہ کیا، ہر طرح کی قربانی دی، اس کا ذکر کسی کتاب میں نہیں ۔جو

تاریخ ہمیں پڑھائی جاتی ہے، اس میں ان عظیم لوگوں کا ذکر تک نہیں ہے، جن کا ہونا بہت ضروری ہے۔

ممکن ہے آپ میری بات سے اتفاق نہ کریں لیکن میں یہ بات ضرور کہوں گا کہ ہمیں جو تاریخ پڑھائی گئی اسے لکھنے والے یا تو انگریز تھے، یا انگریز کے ملازم، ماتحت یا ان کے غلام۔

ان لوگوں نے ہندوستان میں انگریزوں کی ان باتوں کی تشہیر زیادہ کی جو عوام کی فلاح و بہبود سے متعلق تھی اور ان کے ظلم و ستم کو چھپایا۔ یہ سب جان بوجھ کر کیا گیا ۔انھوں نے کیا کیا ظلم کیے، کس طرح سے لوٹ مار کی، قتل و غارت کی، مال و دولت پر قبضہ کیا، معدنی وسائل کو کس طرح یہاں سے لے کر گئے، جنگوں میں ہندوستان کے خزانے کیسے خالی کیے، کوہ نور ہیرا تک نہ چھوڑا، یہ سب تاریخ کا وہ حصہ ہے جو ہم سے چھپایا جا رہا ہے۔ میں یہ چاہتا ہوں کہ اس موقع پر سنجاوی، لورالائی، فورٹ منرو، ڈی جی خان، بارکھان، کوہلو اور ان کے ساتھ دیگر علاقہ جات میں انگریزوں کی آمد ان کے ناقابلِ بیان مظالم اور یہاں کے بہادر لوگوں کی قربانیوں کا ذکر کروں تا کہ ہم جان سکیں کہ حقیقت کیا ہے؟

کتنے افسوس کی بات ہے فورٹ منرو میں ان چند لوگوں کی قبریں تو موجود ہیں، ان کے ارد گرد چار دیواری بھی ہے، جنھوں نے ہزاروں میل دور سے آ کر اس علاقے پر قبضہ کیا، ظلم و ستم ڈھایا، لیکن ان ہزاروں لوگوں کی قبروں کا کوئی نشان نہیں ، جنھوں نے ان غیر ملکی لوگوں کا مقابلہ کیا، اسے انصاف نہیں کہتے۔ آئیں ان عظیم لوگوں کی یاد تازہ کریں، یہ ان کا مجھ پر اور آپ پر حق ہے۔

انگریز اور مشرقی بلوچستان

اس سے پہلے کہ میں آپ کو اس علاقے میں آزادی کی جدوجہد کرنے والے مجاہدین اور پرانے ہتھیاروں کے ساتھ انگریزوں کی تربیت یافتہ فوج کے ساتھ جنگ کرنے والوں کی داستان سناؤں، میں یہ چاہوں گا کہ آپ ایک دفعہ پھر نقشے میں بلوچستان کے شمال مشرقی علاقے کو غور سے دیکھیں۔

آپ دیکھیں گے کہ ایک سڑک سبی سے شروع ہو کر پیر کوہ کے پاس سے گزرتی ہوئی اور داجل تک پہنچتی ہے۔ پھر یہ سڑک داجل سے جام پور سے ہوتی ہوئی ڈیرہ غازی خان تک چلی جاتی ہے۔ دوسری سڑک زیارت سے سنجاوی، لورالائی، فورٹ منرو، سخی سرور سے ہوتی ہوئی ڈیرہ غازی خان تک جاتی۔ ان دونوں سڑکوں کے درمیان ایک بہت بڑا ویران علاقہ ہے (اس میں آج بھی کوئی مناسب سڑک نہیں ہے)۔

اس ویران علاقے میں باراکھان، ہرنائی، کوہلو، ماوند، جیسے بڑے شہر آباد ہیں۔ ان دونوں سڑکوں کے درمیان کہیں کہیں دو سو کلومیٹر سے زائد کا فاصلہ ہے۔ یہ تقریباً تین سو کلومیٹر لمبائی اور دو سو کلومیٹر چوڑائی پر مشتمل علاقہ ہے۔ یہ علاقہ ماضی میں بھی ویران تھا اور اب بھی وہاں پر زیادہ آبادی نہیں ہے۔ یہی وہ علاقے ہیں جہاں پر انگریزوں کی مقامی لوگوں کے ساتھ جنگ ہوئی اور مقامی لوگوں نے اس وقت تک ان کا مقابلہ کیا جب تک ان کے پاس آخری گولی موجود تھی۔ دوسری طرف انگریزوں کے پاس اس دور میں ہوائی جہاز کی مدد بھی پہنچ چکی تھی اور اس کے ساتھ ساتھ پنجاب کی فوج اور گورکھا فوجی بھی ان کی فوج میں شامل تھے۔ ان سب کی قیادت انگریز آفیسر کرتے تھے۔ یہی نہیں بلکہ وہ پنجاب بھی فتح کر چکے تھے اور بلوچستان پر بھی ان کا قبضہ تھا، سندھ

بھی ان کے ساتھ تھا۔ غرضیکہ چاروں طرف سے انھیں مالی اور جانی مدد مل رہی تھی۔ ان حالات میں مقامی قبائل نے ان کا راستہ روکنے کی کوشش کی۔

اس جنگ کا میں کچھ احوال آپ کی خدمت میں پیش کرنا چاہتا ہوں جس سے آپ اندازہ کر سکیں گے وہ کون عظیم لوگ تھے جنہوں نے ان حالات میں بھی انگریزوں کے ظلم کا مقابلہ کیا اور اکثر نے اپنی جان بھی قربان کر دی۔

یہ سچ ہے کہ وہ انگریزوں کے بڑھتے ہوئے قدم روک تو نہیں سکے، لیکن ہار جیت کسی کی بھی ہو سکتی ہے، جنھوں نے یہ کوشش کی وہ جیتیں یا ہاریں، لیکن ہیں تو ہمارے بہت بڑے ہیرو۔

شازیہ جعفر کا ایک مضمون

British Forward Policy in Balochistan

کے نام سے

BI-ANNUAL RESEARCH JOURNAL
"BALOCHISTAN REVIEW" ISSN 1810-2174 Balochistan
2, 2014 - XXXI NO-Study Centre, UoB, Quetta (Pakistan) VOL

میں شائع ہوا ہے۔ اس مضمون میں بلوچستان کی کئی صدیوں پر محیط تاریخ کا ذکر بڑی تفصیل سے کیا گیا ہے۔ اس مضمون میں نہایت ہی قابلِ قدر معلومات دی گئی ہیں۔ میں نے اس مضمون سے جو جانا اور سمجھا، وہ پیش خدمت ہے۔

میں نے بلوچستان میں مختلف سفر نامے لکھتے ہوئے اس بات کو کئی بار لکھا ہے کہ انگریزوں کو روس اور فرانس سے اس بات کا اندیشہ تھا کہ وہ ہندوستان پر حملہ کر سکتے ہیں۔ جس کے دو بڑے نقصانات ہو سکتے تھے۔ ایک یہ کہ وہ ہندوستان جیسے ایک امیر

ملک سے ہاتھ دھو بیٹھتے اور دوسرا ان کی صدیوں سے وسطی ایشیا کے ساتھ تجارت بھی متاثر ہو سکتی تھی۔ روس کی بات تو سمجھ آتی تھی لیکن فرانس کا ہندوستان پر حملہ یہ بات آسانی سے سمجھ میں نہیں آرہی تھی، لیکن جب ہم نپولین کی فتوحات کو دیکھتے ہیں، تو ہمیں دو باتیں بہت ہی اہم نظر آتی ہیں۔ ایک یہ کہ مصر اور شام میں ایک شاندار کامیابی کے بعد نپولین نے ایران کے ساتھ اپنے تعلقات میں اضافہ کیا۔اس نے ایرانی فوج کی تربیت کے لیے ایک مشن بھی بھیجا۔اس کے ساتھ ساتھ ہمیں یہ بھی معلوم ہے کہ سلطان ٹیپو جس فوج کے ساتھ انگریزوں کے ساتھ جنگ کر رہا تھا۔اس کی فوج میں فرانسیسی بھی شامل تھے، بلکہ ایک علاقے پر تو فرانس کا قبضہ بھی تھا۔ جنوبی ہند میں انگریزوں کی فرانسیسیوں کے ساتھ براہِ راست جنگیں بھی ہوئی تھیں۔ٹیپو سلطان نے اس دور میں میزائل بھی فرانس کی مدد سے ہی بنائے تھے۔ یہ سب اس بات کو ظاہر کرتے ہیں کہ انگریزوں کے خدشات بلاوجہ نہیں تھے۔ اس بات کا امکان تھا کہ مغربی ہند کی طرف سے فرانس براستہ ایران حملہ آور ہو سکتا تھا۔یہی وجہ تھی جس کی بنا پر بلوچستان کا علاقہ انگریزوں کے لیے بے حد اہم تھا۔

اس کے ساتھ ساتھ وہ افغانستان اور ایران میں بھی اپنی ہم خیال حکومت یا اپنے دوستوں کی حکومت چاہتے تھے۔اس کام کے لیے انھوں نے ایران اور افغانستان دونوں کے حکمرانوں سے اپنے تعلقات کو استوار کیا۔انگریزوں کی یہ خوش قسمتی کے واٹرلو کی جنگ کے نتیجے میں فرانس کی طرف سے ہونے والے حملے کے امکانات تقریباً ختم ہو گئے، لیکن روس کا خطرہ اپنی جگہ پر موجود تھا۔

روس ایران کے ایک بہت بڑے حصے پر قبضہ کر چکا تھا۔ایران اپنے علاقے واپس لینا چاہتا تھا جس کے لیے اسے ایک بڑی طاقت کی مدد کی ضرورت تھی اور وہ تھا انگریز جو

ہندوستان پر قابض تھا۔ روس ان کا مشترکہ دشمن تھا اس لیے ان کی آپس میں جلد ہی دوستی بھی ہو گئی۔اس دوستی کا نتیجہ تھا کہ انھوں نے بلوچستان اور ایران کے درمیان سرحد بھی بنائی۔اگر میں یہ کہوں تو شاید غلط نہ ہو گا کہ انگریزوں نے افغانستان اور ایران کے ساتھ تعلقات کو بہتر کرنے کے لئے بلوچستان کا ایک بڑا حصہ ان دونوں ممالک کو دیا،اس کا ثبوت بلوچستان اور کے پی کے کا نقشہ ہے جو اس بات کو ظاہر کرتا ہے۔

انگریزوں کے اس فیصلے کے دو نقصانات ہوئے۔پہلا یہ کہ بلوچستان میں رہنے والے بلوچ لوگوں کی آبادی میں کمی واقع ہوئی اور ان کی طاقت کو دو حصوں میں تقسیم کر دیا گیااور ساتھ ہی بہت سا حصہ افغانستان کو دے دیا گیا جہاں پشتو بولنے والے آباد تھے۔ اس کے ساتھ ساتھ ڈیورنڈ لائین بنا کر ہمیشہ کے لیے پاکستان اور افغانستان کے درمیان ایک ناقابلِ حل مسئلہ کھڑا کر دیا جو اب تک وجہ تنازعہ بنا ہوا ہے۔ سرحد پر رہنے والے لوگوں کو ان کی مرضی کے بغیر تقسیم کر دیا گیااور یوں کئی خاندان آپس میں تقسیم ہو گئے۔ یہ بالکل اسی طرح سے ہوا جیسے تقسیم پنجاب کے وقت ہوا۔

اس کا دوسرا نقصان یہ ہوا کہ بلوچستان کی آزادی کے لیے جنگ کرنے والوں کی طاقت میں بے حد کمی واقع ہوئی۔ اسی دور میں ایران کے لوگوں نے بلوچستان کے لوگوں پر ظلم و ستم ڈھائے جو تاریخ کا ایک سیاہ باب ہے۔ تاریخ سے یہ بھی پتہ چلتا ہے کہ ایران کے ایک بڑے شاعر فردوسی نے اپنی کتاب شاہنامہ فردوسی میں اس وقت کے ایرانی بادشاہ کے اس فعل کی تعریف بھی کی ہے جس پر بہت سے لوگوں نے فردوسی کے اس کام کی مذمت بھی کی ہے۔

انگریزوں کی افغانستان کے ساتھ تین جنگیں، خان آف قلات کے ساتھ معاہدے، انگریزوں کا کامیابی کے ساتھ بغیر کسی جنگ کے بلوچستان کے بڑے حصے پر قبضہ، ان سب

باتوں کا تذکرہ میں نے اپنے سبی اور قلات کے سفر نامے میں کیا ہے (جو اسی کتاب میں موجود ہے)۔ اس لیے اسے دہرانے کی ضرورت نہیں ہے۔ معاہدہ مستونگ کے بعد یہ محسوس ہوتا ہے کہ انگریز بلوچستان کے بارے میں تو کافی حد تک مطمئن تھے، لیکن اس کا مشرقی علاقہ ان کے قبضے میں نہیں تھا، جس کی انھیں سخت ضرورت تھی۔ اس دوران ایک اہم واقع پیش آیا، جس نے اس علاقے کی تقدیر بدل کر رکھ دی۔

حالات کی وجہ سے افغانستان کا بادشاہ محمد یعقوب خان مجبور ہو کر اور انگریزوں سے ایک معاہدہ کرتا ہے۔ یہ معاہدہ 1879ء میں کابل سے مشرق کی طرف یعنی پاکستان کی طرف ستر کلومیٹر دور ایک گاؤں جس کا نام گندمک تھا میں کیا گیا، اسی وجہ سے اسے معاہدہ گندمک بھی کہتے ہیں۔

اس معاہدے کے نتیجے میں کرم، پشین، سبی، لورالائی اور پشتون علاقوں کے ساتھ ساتھ خیبر اور مچنی کا مستقل کنٹرول بھی برطانوی سلطنت کو دے دیا گیا۔ اس طرح بلوچستان کے شمالی علاقے اور کے پی کے کا مغربی علاقہ انگریزوں کے براہ راست کنٹرول میں چلا گیا۔ اب صورتِ حال یہ تھی کہ خیبر سے لے کر قلات تک، سندھ سے لے کر چمن تک، وزیرستان، بنوں کوہاٹ سمیت ایک بڑا علاقہ انگریزوں کے زیرِ نگیں ہو گیا۔

یہ سب دیکھتے ہوئے میں یہ کہہ سکتا ہوں انگریزوں نے وہ کام جو اٹھارہ سو دس میں شروع کیا اسے ستر سال میں مکمل کر لیا اور اپنے مفتوحہ ملک ہندوستان کو روس، ایران اور فرانس کے خطرات سے محفوظ کر لیا۔ یاد رہے کہ اس کام کے لیے انھوں نے جنگوں کی بجائے معاہدوں کے ذریعے کرنے کو ترجیح دی۔ انھوں نے سرداران کے مالی اور معاشرتی مفاد کو سامنے رکھ کر یہ تمام کام کیا۔

میرا یہ خیال ہے، ممکن ہے درست نہ ہو، کہ ہندوستان کا کوئی بھی علاقہ انھوں نے اتنی آسانی سے قبضہ میں نہیں کیا جتنی آسانی سے انھوں نے خیبر سے لے کر قلات اور سبی سے لے کر کے چمن تک علاقوں کو اپنے قبضے میں لیا۔اس میں بھی کوئی شک نہیں کہ عام آدمیوں نے کبھی بھی انگریزوں کی حکومت کو پسند نہیں کیا اور نہ ہی اسے برداشت کیا۔ وہ اس کے خلاف مسلسل جدوجہد کرتے رہے لیکن ایسی جدوجہد جس کے پیچھے ریاست کی طاقت نہ ہو زیادہ دیر تک نہیں چل سکتی۔ پھر وہ وقت آیا جب پنجاب کے سکھوں ، مالاکنڈ کے پٹھانوں اور بلوچستان کے بلوچوں نے انگریزوں کی بالادستی کو قبول کر لیا۔

اس میں کوئی شک نہیں پنجاب ، مالاکنڈ اور بلوچستان کے مختلف علاقوں میں لوگ انگریزوں کے خلاف ہتھیار اٹھا کر چلتے رہے۔انگریزوں کی سخت ترین سزائیں بھی ان عظیم لوگوں کو اپنی راہ سے نہ ہٹا سکیں۔انھوں نے آزادی کی خاطر ہر سزا کو سینے سے لگانا قبول کیا، لیکن غلامی کی زندگی کو قبول نہ کیا۔ وہ عظیم لوگ تھے، میرے اور آپکے اصل ہیرو۔

مری۔انگریز جنگیں : 1840-1919

ہم سنجاوی سے گزر کر لورالائی آئے اور اگلے دن صبح فورٹ منرو کی طرف روانہ ہوئے۔ان علاقوں سے گزرتے ہوئے، میں تصور ہی تصور میں مقامی قبائل کے بہادر اور دلیر لوگوں کو انگریزوں سے جنگ کرتے بھی دیکھ رہا تھا۔ کئی لوگوں نے اس بارے میں لکھا ہے۔ تاریخ سے یہ بھی پتہ چلتا ہے کہ ایک سو سال میں مقامی قبائل ، (جن میں بلوچ اور پشتون دونوں شامل ہیں)، نے انگریزوں کے ساتھ ایک سو سے زائد جنگیں لڑیں ۔ میں ان میں تین اہم جنگوں کا ذکر آپ کے سامنے کر رہا ہوں۔اس سے

آپ اندازہ کر سکتے ہیں کہ مقامی لوگوں نے کس قدر بہادری اور دلیری اور معمولی سازو سامان کے ساتھ ایک سپر پاور کا مقابلہ کیا۔

میرے خیال میں 1840 ء میں جب انگریزوں نے قلات پر حملہ کیا اور اسے اپنے ساتھ افغانستان کی جنگ میں شریک نہ ہونے کی سزا دی، اس جنگ میں (میں اسے جنگ سے زیادہ ایک یک طرفہ حملہ کہتا ہوں) میر محراب خان کو جو اس وقت قلات کے خان تھے کے ساتھ ساتھ چار سو دیگر لوگوں کو بھی شہید کر دیا گیا، یہ وہ وقت تھا جب انگریزوں نے اس علاقے میں اپنے قدم جمائے۔ اسکے بعد انگریزوں کے مفتوحہ علاقوں میں اضافہ ہی ہوتا چلا گیا، حتیٰ کی تقسیم ہندوستان کا واقعہ پیش آیا اور وہ ہندوستان سے چلے گئے۔

ہم جس علاقے سے گزر رہے تھے اس کے مشرق میں کاہان (ضلع کوہلو کی ایک تحصیل) واقع ہے، جہاں انگریزوں اور مقامی قبائل کے درمیان 1840ء میں پہلی جنگ لڑی گئی۔ اس شہر کا محاصرہ ایک تاریخی واقعہ سمجھا جاتا ہے، جس نے آگے چل کر بلوچستان کی قسمت کا فیصلہ کیا۔

میں اس موقع سے فائدہ اٹھاتے ہوئے صرف تین جنگوں کا ذکر کروں گا۔ یہ تینوں جنگیں انگریزوں اور مری قبائل کے درمیان ہوئیں۔ ان کا عرصہ اسی سال پر مشتمل ہے۔ میری تو یہ خواہش تھی کہ اس کے علاوہ بھی ہونے والی جنگوں کا ذکر کیا جائے، لیکن میں نے یہ مناسب سمجھا کہ تین اہم جنگوں کا ذکر ہی کروں۔ یہ ذکر آپ کو اس بات پر مجبور کر سکتا ہے کہ آپ اس علاقے میں ہونے والی دیگر جنگوں کا احوال خود سے جاننے کی کوشش کریں اور آپ کو اندازہ ہو کہ اس قدر دور دراز علاقوں میں

رہنے والے لوگوں نے کس طرح سے کم وسائل کے ساتھ اس وقت کی ایک سپر پاور کا مقابلہ کیا۔

اس تحریر کو لکھنے کے لیے میں نے تین کتابوں کا سہارا لیا ہے۔ایک کتاب جسے ڈگلس جانسن نے لکھا ہے،اس کا نام ہے The Marri Baluch of Pakistan دوسرا ایک ریسرچ آرٹیکل ہے جسے ولی محمد بگٹی، ڈاکٹر سعیدہ منگل اور پروفیسر ڈاکٹر ضیاالدین نے مل کر لکھا ہے۔اس کا عنوان ہے

The Bugti and Marri resistance against British Raj 1839-1919

تیسری کتاب جسے چارلس ولیم لکھا ہے،اس کا عنوان ہے

The Defenese of Kahan - An episode in the 1st Afghan war

ان کے علاوہ بھی میں نے کئی اور لوگوں کی لکھی ہوئی چیزیں بھی دیکھی ہیں۔ جو پڑھا، جو جانا، جو سمجھا، ان سب کا خلاصہ آپ کی خدمت میں پیش کر رہا ہوں۔

یاد رہے کہ میں صرف انگریزوں اور مریوں کے درمیان ہونے والی تین جنگوں کا ذکر ہی کرنے جا رہا ہوں، اس کا یہ مطلب نہیں کہ باقی قبائل نے جنگ نہیں کی۔ بگٹی، کھیترانی، مینگل اور کئی اور قبیلے بھی کسی سے پیچھے نہیں رہے۔

یہ تینوں جنگیں زیادہ تر کوہستان مری، کوہلو، سبی، بولان، بارکھان، نصیر آباد اور ڈیرہ بگٹی میں لڑی گئی۔

پہلی انگریز۔مری جنگ (1840ء)

بلوچستان کی تاریخ سے جو میں سمجھ سکا اس کے مطابق اٹھارہ سو چالیس سے پہلے بلوچستان میں آباد بلوچ اپنے آپ کو ایک آزاد قوم سمجھتے تھے (مغلوں کے ساتھ ان کے دوستانہ تعلقات تھے، آپس میں کوئی غلامی اور حاکم والا رشتہ نہیں تھا)۔ریاست قلات ان کی ایک نمائندہ ریاست تھی۔جس کے ساتھ بہت سے قبائل کے دوستانہ تعلقات تھے۔ کئی قبائل ان کے براہ راست ماتحت نہیں تھے، لیکن اکثر اوقات ریاست قلات ہی ان کی نمائندگی کرتی تھی اور وہ ریاست کے وفادار بھی تھے۔اس کے علاوہ بلوچستان میں کوئی اور بڑی ریاست موجود نہیں تھی۔

جب میر محراب خان اور ان کے ساتھیوں کو شہید کیا گیا، اس کے ساتھ ساتھ انگریزوں نے ایران کے ساتھ مل کر بلوچستان کی تقسیم کی اور انگریزوں نے افغانوں کے لئے جنگوں کا آغاز کیا، تو یہ سب دیکھ کر مقامی قبائل میں یہ سمجھا جانے لگا کہ وہ ایران، اور افغانستان، اور انگریزوں کے درمیان بسنے والی ایک محکوم قوم ہیں۔ ہماری قسمت کے فیصلے یہ تینوں لوگ مل کر کرتے ہیں۔ایسے موقع پر بلوچستان کے بلوچ قبائل میں قوم پرستی کے جذبات میں شدت آتی گئی اور وہ اپنی پہچان کی بقا کی جنگ لڑنے کا فیصلہ کرنے پر مجبور ہوگئے ۔ان کے سر پر بیٹھا ہوا ان کا اصل دشمن انگریز تھا، جس کے خلاف انھوں نے انفرادی اور اجتماعی طور پر ہتھیار اٹھانے کا فیصلہ کیا۔

میرے خیال میں یہ ایک باقاعدہ جنگ نہیں تھی بلکہ ایک طرح کی گوریلا جنگ تھی۔بلوچ اپنے علاقے کو خوب جانتے تھے لہٰذا جہاں جہاں سے انگریز فوج گزرتی، وہ اس پر حملے کرتے تھے۔اسی طرح کے حملے مری لوگوں نے بھی کوہستان مری میں کیے۔ اس وقت ان کا صدر مقام پر کاہان (ضلع کوہلو کی ایک تحصیل) تھا۔یہ سب دیکھ کر

انگریزوں نے کاہان پر حملہ کرنے کا فیصلہ کیا۔ اسے انگریزوں اور مریوں کے درمیان پہلی جنگ کہا جاتا ہے۔

اس وقت سردار دودا خان مری اور سردار خداداد خان مری، مری قبائل کی سربراہی کر رہے تھے۔ وہ خود انگریز کمانڈر کے پاس گئے اور اسے بتایا کہ اس کے لئے بہت خطرناک حالات ہیں، اس کے لیے بہتر ہے کہ وہ علاقہ چھوڑ کر چلا جائے۔ انگریزوں نے کئی ماہ تک کاہان کا محاصرہ کئے رکھا، آخر کار انگریز یہاں سے جانے پر مجبور ہوئے۔ اس جنگ میں انگریزوں کے مالی اور جانی نقصان کے ساتھ ساتھ ان کی ساکھ کو بھی بے حد نقصان پہنچا، لیکن انھوں نے مریوں کو معاف نہیں کیا۔

اسی دور میں انھوں نے یہ اعلان کر رکھا تھا کہ کسی بھی مری کو زندہ یا مردہ حالت میں پیش کرنے پر دس روپے انعام دیا جائے گا۔

یہ تھی ہمارے سرفروش مری کے سر کی قیمت جو انگریز لگا رہے تھے، اور آج ہم کہتے ہیں اس کا دور بہت اچھا تھا۔

ہم بھی کیا خوب لوگ ہیں!

دوسری انگریز۔مری جنگ (1880ء)

اگلے چالیس سال تک انگریز ہندوستان میں اپنے قدم مضبوط کرتے رہے، بلوچستان کا ایک بڑا حصہ ان کے قبضے میں تھا، سندھ بھی ان کا ماتحت ہو چکا تھا، پنجاب اور کے پی کے لوگ بھی انگریزوں کے غلام ہو جاتے ہیں۔ ایسے میں دوسری افغان جنگ کے لئے انگریز سبی اور بولان سے گزر کر جاتے ہیں جن پر مری کے لوگ انفرادی اور اجتماعی طور پر حملے کرتے ہیں اور انھیں بہت نقصان پہنچاتے ہیں۔ اب حالات بہت

مختلف تھے، انگریز بہت طاقتور ہو چکے تھے، اب ان کے لیے یہ سب ناقابل برداشت تھا۔ جس پر انھوں نے ایک بڑی فوج کے ساتھ مری قبائل پر حملہ کیا اور مری قبائل کو شکست کا سامنا کرنا پڑا۔ ان پر جرمانہ بھی عائد کیا اور آئندہ کے لئے ان سے بہتر رویے کی خاطر ان کے کچھ لوگوں کو یرغمال بھی بنا کر رکھا گیا۔ یہ بالکل اسی طرح سے ہوا جیسے ٹیپو سلطان کو ایک جنگ میں شکست ہوئی تو اس کے بیٹوں کو انگریزوں نے یرغمال بنایا تھا۔

یہ جنگ انگریز جیت تو گئے لیکن انھیں امن نصیب نہ ہوا۔ مری قبائل کے لوگ اپنی گوریلا کاروائیوں کی وجہ سے انگریزوں کو مسلسل نقصان پہنچاتے رہے۔

تیسری انگریز۔ مری جنگ (1917ء)

پہلی جنگ عظیم کے دوران، انگریزوں کو فوجیوں کی کمی کا سامنا تھا اور انھوں نے مری لوگوں کو فوج میں بھرتی کرنے کی مہم شروع کی، جس پر مری قبائل کے ساتھ ساتھ کئی اور قبائل نے انکار کر دیا۔ (اس کے بعد ہی 1920 دسویں بلوچ رجمنٹ کی بنیاد رکھی گئی)۔ اس انکار کے نتیجے میں انگریزوں اور مری قبائل کے درمیان جھڑپیں شروع ہو گئیں۔ میر خدا داد خان مری کی قیادت میں کئی مہینوں تک مری قبائل نے جنگ جاری رکھی۔ اس دفعہ انگریز طاقتور تھے، مری قبائل کا بے حد نقصان ہوا۔ تاریخ سے پتہ چلتا ہے کہ حالات سے مجبور ہو کر مری قبیلہ برطانوی افواج کی مدد کرنے پر راضی ہو گیا، اور ایسا کرنے کے لیے انھیں رقم ادا کی گئی۔ اس کے باوجود انھوں نے اپنے نوجوانوں کو جنگ میں شامل ہونے کے لیے بھیجنے سے انکار کر دیا۔

اس جنگ کی خاص بات یہ تھی کہ میر خداداد خان مری نے آخری گولی اور آخری سانس تک جنگ جاری رکھی۔ وہ ایک بہادر سردار ہونے کا ثبوت دیتے ہوئے

میدان جنگ میں اپنے دو چھوٹے بھائیوں سمیت شہادت کا رتبہ پایا، ہتھیار ڈالنے کی بجائے آخری گولی تک لڑنے کو ترجیح دی۔

میں نے بلوچستان میں ہونے والی اب تک جتنی بھی جنگوں کا حال پڑھا ہے اس میں ان میں اکثر میں ان کا سردار میدان جنگ میں موت کو گلے لگاتا ہے۔ بہت کم ایسا ہوا ہے کہ وہ میدان جنگ سے فرار ہوا ہو۔

اس جنگ کے نتیجے میں انگریزوں نے مری قبائل سے کہا کہ وہ ان کی فوج کے لیے اپنے لوگوں کو بھرتی کروائیں جس پر مری قبائل نے کبھی بھی رضامندی ظاہر نہیں کی۔ تیسری جنگ کے بعد بظاہر مری شکست کھا گئے، لیکن انھوں نے کبھی بھی انگریز دشمنی کو کم نہیں ہونے دیا اور اسے ہمیشہ ایک دشمن کے طور پر ہی دیکھا۔

لورالائی سے فورٹ منرو

ہم اگلے دن صبح دس بجے کے قریب لورالائی سے نکلے، ہماری اگلی منزل فورٹ منرو تھا (یہاں کوئی فورٹ نہیں ہے، بلکہ چند عمارتیں ہیں جہاں گرمیوں میں انگریز آتے تھے)۔ لورالائی سے فورٹ منرو دو سو کلومیٹر کے فاصلے پر واقع ہے۔ درمیان میں کئی چھوٹے چھوٹے قصبہ جات بھی آتے ہیں۔ وہاں بہت کم آبادی نظر آئی، اکثر مقامات بنجر اور صحرا کی مانند دکھائی دے رہے تھے۔ ہم راستے میں ایک جگہ رکے جو بلوچستان کا آخری قصبہ ہے ۔ اس جگہ گاڑی کے کاغذات وغیرہ چیک کیے اور ہمیں آگے جانے کی اجازت دے دی گئی۔ فورٹ منرو ایک انگریز جس نے بلوچستان کی فتح میں بے حد اہم کردار ادا کیا تھا کے نام پر بسایا گیا ایک شہر ہے۔ یہ ایک چھوٹا شہر ہے جو ایک پہاڑی پر واقع ہے اس کا مختصر احوال آپ کی خدمت میں پیش ہے۔

لورالائی سے فورٹ منرو تک کا راستہ کافی خطرناک ہے۔جب حالات خراب تھے تو یہ سب سے زیادہ بدامنی والا علاقہ تھا۔یہاں سے سفر کرتے ہوئے گبھراہٹ کا ہونا ایک فطری بات تھی۔ ہم سب اجنبی لوگ تھے اور اس کے ساتھ ساتھ ہمارے ساتھ ایک بچہ بھی تھا۔اللہ کا شکر ہے کہ ہم بخیر وعافیت اس راستہ سے گزر کر فورٹ منرو آ گئے۔

ہم فورٹ منرو کی سب سے اونچی جگہ پر چلے گئے۔ وہاں دو اہم چیزیں موجود تھیں؛ ایک چند پرانی عمارتیں جو سرکاری افسروں کے دفاتر تھےاور دوسرا ایک چار دیواری کے اندر بہت سی چھوٹی بڑی قبریں، جن پر فوت ہو جانے والے انگریزوں کے نام لکھے ہوئے تھے۔سامنے بڑا کھلا میدان تھا اور دور تک پہاڑ اور میدان نظر آ رہے تھے۔ایک صاحب جو اس چار دیواری کو تالہ لگا کر چابی اپنے پاس رکھے ہوئے تھے ، لوگوں سے چھوٹا موٹا نذرانہ لے کر تالہ کھولتے تھے تاکہ لوگ اندر جاکر قبریں دیکھ سکیں۔ہم نے بھی انگریزوں کی قبریں دیکھنے کے لیے نذرانے ہی سے کام چلایا۔

قبروں پر لکھی انگریزی کو پڑھنے کی کوشش کی تو محسوس ہوا کہ یہ وہ انگریزی نہیں جو ہم پڑھتے ہیں بلکہ پچھلے دو سو سال میں اس انگریزی میں کافی تبدیلی آ چکی ہے۔ ہم مشکل ہی سے کچھ الفاظ سمجھ پائے کہ کیا لکھا ہوا ہے ، لیکن جو سمجھا اس کے مطابق مرنے والے کا بہت ہی اچھے الفاظ میں تذکرہ کیا گیا تھا اور اس سے اپنی محبت کا اظہار بھی کیا گیا تھا۔

موقع پر موجود چابی بردار نے بتایا یہ تمام علاقے لغاری قبیلہ کی ملکیت ہے۔ انھوں نے یہ بھی بتایا کہ یہاں پر ایک بحریہ ٹاؤن بھی بن رہا ہے اور اس کے کے لیے جگہ بھی لے لی گئی ہے۔ہم نے اس کا کوئی بورڈ وغیرہ تو نہیں دیکھا، لیکن ایک جگہ دور

پہاڑوں پر لائنیں لگی ہوئی تھیں جو اس مجوزہ ٹاؤن کو ظاہر کر رہی تھیں۔اب تک اس پر کیاکام ہوا ہے کچھ معلوم نہیں۔

موسم بہت خوبصورت تھا، خوشگوار دھوپ تھی۔ یہ جگہ کوئی ساڑھے چھ ہزار فٹ بلندی پر واقع ہے۔ یاد رہے کہ جب پنجاب اور اس سے ملحقہ علاقے انگریزوں نے قبضے میں لیے، تو ان کے لیے ان علاقوں کی گرمی ناقابل برداشت تھی، گرمی سے بچنے کے لیے وہ کسی قریبی پہاڑی علاقے میں گرمیوں گزارنے کے لئے اپنے دفاتر بناتے تھے۔فورٹ منرو بھی ان کی گرمیوں کی رہائش گاہیں بھی تھی اور ان کے دفاتر بھی۔ وہ یہاں ملتان، ڈی جی خان اور دیگر علاقوں سے آکر رہتے تھے۔ بالکل اسی طرح سے جیسے وادی سون میں سکیسر کے مقام پر جو کہ کافی اونچائی پر واقع ہے گرمیوں میں تین اضلاع میانوالی، سرگودھا اور چکوال کے دفاتر منتقل ہو جاتے تھے۔ اس طرح کی مثال مری کی ہے جو راولپنڈی کے قریب ہے۔ راولپنڈی چھاؤنی کے بے شمار گورے گرمیاں مری میں گزارتے تھے۔شملہ بھی اس طرح کی ایک مثال ہے۔فورٹ منرو کا علاقہ بہت خوبصورت بھی ہے اور گرمیوں میں ایک اچھا تفریحی مقام بھی ہے۔یہاں پر قدیم عمارتوں کی حالت کو بہتر کرنے کی ضرورت ہے اور اگر یہاں پر رہائش کا اچھا بندوبست ہو جائے، تو ایک بہت بڑے علاقے کے لوگوں کو مری جانے کی ضرورت محسوس نہ ہو۔

اس سے پہلے کہ میں اس سے آگے ایک بہت ہی قابل احترام بزرگ سخی سرور کے مزار کی بات کروں، میں فورٹ منرو کا ایک مختصر تعارف آپ کے سامنے رکھنا چاہتا ہوں۔

اس قصبہ کی بنیاد سر رابرٹ سنڈیمن نے انیسویں صدی کے آخر میں رکھی تھی اور اس کا نام اس وقت کے ایک کرنل اور بعد میں میجر جنرل اینڈریو ایلڈ کارن منرو کے نام پر

رکھا گیا تھا جو ڈیرہ جات ڈویژن اور ملتان ڈویژن کے کمشنر تھے۔ فورٹ منرو سلیمان پہاڑی سلسلے کا حصہ ہے۔ یہ ایک طویل سلسلہ ہے۔ اس کا آغاز وسطی پاکستان سے ہوتا ہے۔ یہ درہ خیبر پختونخوا اور پنجاب کو بلوچستان سے الگ کرتا ہے۔ جنوب کی طرف اس کی بلندی کم ہوتی جاتی ہیں جب کہ شمال اور شمال مغرب کی طرف اس کی اونچائی میں مسلسل اضافہ ہوتا جاتا ہے، چند مقامات پر اسکی اونچائی بیس ہزار فٹ بھی ہے۔

سخی سرور، عظیم صوفی بزرگ

سخی سرور، عظیم صوفی بزرگ (جن کا اصل نام سید احمد سلطان تھا) بارہویں صدی میں پیدا ہوئے۔آپ کے والد کا نام زین العابدین اور والدہ کا نام عائشہ تھا۔ سخی سرور کے والد بغداد سے ہجرت کرکے ہندوستان آئے تھے۔ سخی سرور کی شادی ملتان کے حکمران کی بیٹی سے ہوئی جو آپ کے والد کا مرید تھا۔کہتے ہیں کہ سخی سرور نے جہیز میں ملنے والا سارا سامان ضرورت مندوں میں تقسیم کر دیا (اسی لیے آپ کو سخی کہا جاتا ہے)۔ آپ کا وصال 1181ء میں ہوا اور آپ کو ڈیرہ غازی خان ضلع میں کوہ سلیمان کے دامن میں موجود ایک علاقے میں سپرد خاک کیا گیا۔آپ کی وجہ سے اس علاقے میں اسلام پھیلنا شروع ہوا۔ ان کی اعلیٰ اخلاقی اقدار اور عاجزی کی وجہ سے، ایک کثیر تعداد میں مقامی افراد مسلمان ہوئے۔ تقسیم ہند سے قبل، جالندھر، ہوشیار پور اور گورداسپور کے علاقوں سے عقیدت مند ان کے مزار پر روحانی فیض حاصل کرنے آتے تھے۔

مغل بادشاہ بھی ان سے بے حد عقیدت رکھتے تھے۔مزار کی موجود عمارت بھی انھی کی تعمیر کردہ ہے۔ ان کے مزار پر بڑے پیمانے پر لنگر کا اہتمام کیا جاتا ہے، جو کئی لحاظ

سے ایک منفرد لنگر ہے۔ مجھے یاد ہے کہ میرے بچپن میں لوگ ٹوبہ ٹیک سنگھ (میرے آبائی شہر) سے پیدل یا سائیکلوں پر ان کے میلے میں جاتے تھے۔

سخی سرور صاحب کا سکھوں سے کیا تعلق تھا؟ یہ ایک ایسا سوال ہے جس کا مجھے تسلی بخش جواب نہیں مل سکا، جو میں جان سکا، وہ پیش خدمت ہے۔

سکھوں کی ایک ویب سائٹ

http://www-discoversikhism-com

کے مطابق سری گرو نانک صاحب جی ڈیرہ اسماعیل خان سے سخی سرور آئے اور وہ جہاں ٹھہرے، اسے تھڑا صاحب کے نام سے جانا جاتا ہے۔ جس جگہ گرو نانک جی نے قیام کیا وہ حضرت سخی سرور کے مزار کے احاطے میں واقع ہے۔ یہ جگہ مسجد اور مزار کے درمیان واقع ہے۔ مزار پر ہر سال میلہ لگتا ہے، لیکن اس گوردوارے میں گرو گرنتھ صاحب نہیں پڑھی جاتی۔

سکھ انسائکلو پیڈیا

https://www-thesikhencyclopedia-com

کے مطابق انھیں سلطان،، لکھداتا،، لالانوالا (یاقوت کا مالک)، نگہیا پیر (نگاہ کا ولی) اور روہیانوالا (جنگلات کا مالک) وغیرہ کے القابات سے بھی جانا جاتا تھا۔ ان کے پیروکار سلطانی اور سروری کے نام سے جانے جاتے ہیں۔ ان کی زندگی کے بارے میں بے شمار نہ سمجھ میں آنے والے واقعات اور افسانے پڑھنے کو ملتے ہیں (ان کے بارے میں زیادہ حقائق پر مبنی تفصیلات بہت کم لوگوں کو معلوم ہیں۔)

ایک روایت یہ بھی ہے کہ آپ پنجاب میں بھی کئی جگہ رہے۔ ان کے رشتہ دار ان کی جان کے دشمن ہو گئے اور آپ اس علاقے میں آ گئے۔ ان کے مخالفین نے ان

کا پیچھا جاری رکھا اور موجودہ مزار کے مقام پر آپ کو شہید کر دیا۔ آپ کے پیروکاروں (جن میں ہندو، سکھ اور مسلمان سبھی شامل تھے) کو عام طور پر سلطانیہ کہا جاتا ہے (ان کی جماعت کو سروری جماعت بھی کہا جاتا ہے)۔ یہ لوگ آپس میں ایک دوسرے کو بھائی کہتے ہیں۔

اسی انسائکلوپیڈیا پر یہ بھی لکھا ہوا ہے کہ بہت سے سلطانیوں نے خاص طور پر جنوبی پنجاب میں جٹ ذات سے تعلق رکھنے والوں نے سکھ مذہب اختیار کیا۔ یہ لوگ سکھ مذہب کو بھی مانتے تھے اور ساتھ ہی حضرت سخی سرور کے مزار پر بھی جاتے تھے، لیکن سکھوں کے مذہبی راہ نماؤں کو یہ بات پسند نہ تھی۔

سکھوں کے ایک گیانی دت سنگھ، جو کہ سنگھ سبھا کے ایک بڑے لیڈر تھے، نے ایک پمفلٹ شائع کیا جس میں سکھوں کو سخی سرور کی قبر کے پاس جانے سے منع کیا گیا۔ اس کے بعد تقسیم ہندوستان کی وجہ سے اس علاقے سے بے شمار سکھ بھارت چلے گئے اور یوں یہ سلسلہ کمزور ہو گیا۔ ابھی بھی مالوا کے علاقے کے کچھ دیہاتوں میں مور کی دم والے جھنڈوں سے مزین پیر خانے دیکھے جا سکتے ہیں۔ میں نے ایسے پیر خانوں کی تصاویر دیکھی ہیں جو مشرقی پنجاب میں ہیں۔

ان تمام باتوں میں کہاں تک سچائی ہے، شاید کسی کو بھی معلوم نہیں، لیکن عرف عام میں یہی مشہور ہے۔

ڈیرہ غازی خان : ایک بلوچ سردار کے نام پر بسایا ہوا شہر

سخی سرور سے ڈیرہ غازی خان کا فاصلہ تقریباً تیس کلومیٹر ہے۔ سڑک کی بھی حالت بہتر تھی اور اب نسبتاً میدانی علاقہ بھی تھا۔ فورٹ منرو سے اور ڈیرہ غازی خان

کے درمیان مختلف مقامات پر بے حد مضبوط پل بنائے جارہے تھے۔ اس وقت ابھی یہ سب کچھ بن رہا تھا لیکن دیکھنے سے یہ لگتا تھا کہ بہت ہی مشکل طریقے یہ پل بنائے جارہے ہیں۔ انھیں بنانے والے اعلیٰ درجے کی مہارت رکھتے ہوں گے۔ بعد میں پتہ چلا کہ یہ پل جاپان کی ایک کمپنی بنارہی ہے۔ اب یہ پل مکمل ہو چکے ہیں، جس کی وجہ سے یہ سفر بہت آسان ہو گیا۔ یاد رہے کہ یہ کوئی ایک پل نہیں ہے بلکہ تیس کلومیٹر کے فاصلے میں مختلف مقامات پر ایسے کئی پل بنائے گئے ہیں۔

جیسے ہی ہم ڈیرہ غازی خان کے پاس پہنچے تو یوں لگا جیسے ہم ایک بہت ہی ویران علاقے سے اچانک بہت ہی سر سبز علاقے میں آگئے ہیں۔ ڈیرہ غازی خان کے ہرے بھرے کھیت دیکھ کر میں اس نتیجے پر پہنچا ہوں کہ یہی وہ ہندوستان کے علاقے تھے جہاں کی خوشحالی وسطی ایشیا، افغانستان، بلوچستان، ایران اور عرب کے لوگوں کو کھینچ کر لاتی تھی۔ یہاں کے لوگ باہر کیوں جاتے؟ باہر تھا ہی کیا کہ یہ لوگ اتنی حسین وادیاں، بہترین موسم، میٹھے پانی کے چشمے، کھیتی باڑی کے لیے بہترین آب و ہوا اور سونا اگلتی زمین، چھوڑ کر ویران علاقوں کی طرف جاتے۔ اسی لیے یہ کہا جاتا ہے کہ ہندوستان کے لوگ کبھی بھی کسی غیر ملک پر حملہ آور نہیں ہوئے۔ وہ کیوں ہوتے، کس لیے ہوتے، ان کے پاس تو سب کچھ تھا، وہ کیا لینے جاتے، اسی لیے وہ کبھی نہیں گئے بلکہ جو بھی یہاں آیا وہ بھی واپس نہیں گیا، سوائے انگریز کے، جو خود تو چلا گیا لیکن اپنے غلام یہاں چھوڑ گیا جو اس کی جگہ حکمرانی کے فرائض سر انجام دے رہے ہیں۔ یہ ایک بلواسطہ حکمرانی کی عمدہ مثال ہے۔

شام بھی ہو رہی تھی اور ڈی جی خان سے لاہور ابھی کافی دور بھی تھا۔ اس لیے ہم یہاں بہت کم وقت کے لیے ٹھہرے۔ چند سال قبل ڈیرہ غازی خان اور ملتان کے درمیان ایک بہت اچھی سڑک بن چکی ہے۔ اس وجہ سے یہ سفر کافی آسان ہو گیا ہے۔

ڈیرہ غازی خان کی ایک مختصر تاریخ آپ کی خدمت میں پیش ہے۔

ڈیرہ غازی خان کی بنیاد دریائے سندھ کے مغربی کنارے پر 1476 ء میں رکھی گئی اور اس کا نام نواب غازی خان میرانی کے نام پر رکھا گیا تھا۔ یہ لوگ بھی باہر سے ہی آئے تھے۔ انھوں نے اپنی طاقت کے بل بوتے پر لانگاہ خاندان سے آزادی کا اعلان کیا اور یوں اس علاقے کے حکمران بن گئے۔ تقسیم ہندوستان سے قبل اس شہر میں سکھوں اور ہندوؤں کی ایک قابل ذکر آبادی تھی، جو تقسیم ہند کے بعد یہاں سے جانے پر مجبور کر دیے گئے۔

پندرہویں صدی میں اس کے علاقے میں مقامی قبائل کی حکومت تھی کوئی باقاعدہ ریاست نہیں تھی۔ یہ اسی دور کا واقعہ ہے کہ مغل حکمران بھی اس علاقے پر قابض ہوگئے۔ یہ وہی دور ہے جب بہت سے بلوچ قبائل علاقے کی خوشحالی کی وجہ سے بلوچستان کے راستے پنجاب میں آکر آباد ہوگئے۔

آغاز میں انھوں نے خود کو صرف پہاڑوں تک ہی رکھا اور بعد میں یہ لوگ پنجاب کے دیگر علاقوں میں بھی چلے گئے۔ (یہ ایک لمبی کہانی ہے، کون کب آیا، کس نے کس کو بے دخل کیا۔ یہ سب تاریخ پڑھنے سے تعلق رکھتی ہے یہاں اس کا ذکر مناسب نہیں۔) آپ یہ ضرور جان لیں کہ کسی وقت میں کلہوڑا خاندان بھی یہاں کے حاکم تھے، نادر شاہ بھی یہاں پر آیا، احمد شاہ ابدالی نے بھی اس علاقے پر قبضہ کیا، اور اس طرح سے مختلف علاقے مختلف قبیلوں کے ماتحت ہوگئے۔ میں جس موضوع پر آپ سے بات کرنا چاہوں گا وہ انگریزوں کا علاقے میں آنا ہے۔ یہ بھی ایک تاریخی بات ہے کہ مغرب سے ہندوستان آنے والے لوگ بشمول حملہ آور جہاں پشاور کی طرف آتے تھے وہیں ان کا دوسرا راستہ ڈیرہ غازی خان اور ملتان تھا (جس راستے سے ہم گزر رہے تھے)۔

انگریزوں کے آنے سے پہلے رنجیت سنگھ کی حکومت ملتان سے آگے تک قائم ہو چکی تھی۔ مغلوں کے بعد، سکھوں نے اس علاقے پر حملہ کیا جہاں مسلمانوں کو سکھوں کی طرف سے سخت پابندیوں کا سامنا کرنا پڑا۔ملتان سے ڈی آئی خان تک کے علاقے مہاراجہ رنجیت سنگھ کی حکومت کا حصہ تھے۔ مہاراجہ رنجیت سنگھ کی حکومت کے خاتمے کے بعد وہ تمام علاقے جو مہاراجہ رنجیت سنگھ کی حکومت کا حصہ تھے اور انگریزوں نے بزور طاقت ان پر قبضہ کیا اور ان تمام علاقوں کو برٹش انڈیا کا حصہ بنالیا۔ ملتان پر قبضہ کے لیے انگریزوں اور سکھوں کے درمیان 1848ء میں لڑی جانے والی جنگ نے اس علاقے پر انگریزوں کی حکومت کی بنیاد رکھ دی۔اسی طرح سے ملتان ڈی.جی خان سمیت کئی مفتوحہ علاقے برٹش انڈیا کا حصہ بن گئے۔اس کے ساتھ ساتھ وہ بلوچستان کے مشرقی حصے پر بھی قبضہ کر چکے تھے۔ اس لیے یہ بڑے آرام سے یہ بات کہی جا سکتی ہے کہ انیسویں صدی کے نصف تک یہ تمام علاقے انگریز کی غلامی میں جا چکے تھے۔

ایک سوال جس کا جواب تلاش کرنے کی ضرورت ہے یہ ہے کہ جب سکھوں اور انگریزوں کے درمیان جنگ ہو رہی تھی تو اس وقت مقامی مسلمان کس کا ساتھ دے رہے تھے؟

تاریخ سے تو یہی پتہ چلتا ہے کہ مسلمان اس وقت انگریزوں کا ساتھ دے رہے تھے۔ میں نے یہ بھی پڑھا ہے کہ سردار نورنگ خان (جس کے نام پر سرائے نورنگ خان شہر آباد ہے)، سے جب انگریزوں نے مدد طلب کی تو اس نے مقامی علماء کا ایک جرگہ بلایا اور ان کی رائے لی۔

علماء نے کہا کہ اسے انگریزوں کا ساتھ دینا چاہیے۔ انھوں نے اس کی دو وجوہات بتائیں۔ ایک یہ کہ انگریز اہل کتاب ہیں، جب کہ سکھ کافر ۔ دوسری یہ کہ انگریزوں

نے اپنے مفتوحہ علاقوں میں مسلمانوں کے ساتھ بہتر سلوک کیا ہے، جب کہ سکھ بہت ظلم کرتے ہیں۔ اس بناء پر بے شمار مسلمان حاکموں نے انگریزوں کا ساتھ دیا۔

ایسا ہی یہاں ہوا، بلکہ اس سے بھی بڑھ کر، یہاں کے بلوچ سرادروں نے قلات اور انگریزوں کے درمیان معاملات طے کروانے میں بھی اہم کردار ادا کیا۔ اس لیے کئی مورخین ان جیسے لوگوں کو غدار قرار دیتے ہیں، جنھوں نے سکھوں کے مقابلہ میں انگریزوں کا ساتھ دیا۔ میرے خیال میں معاملہ اتنا سادہ نہیں ہے۔ اس پر ایک غیر جانبدارانہ تحقیق کی ضرورت ہے (مجھے زندگی نے مہلت دی تو میں اس پر ضرور کام کروں گا)۔

مظفر گڑھ : نواب مظفر خان کے نام پر بسا شہر

ڈیرہ غازی خان سے نکلنے کے بعد غازی گھاٹ کے مقام پر دریائے سندھ پر ایک بڑا پل بنا ہوا ہے۔ ہم نے یہاں سے دریائے سندھ کو عبور کیا۔

میں نے اب تک جو کچھ پڑھا ہے اس کے مطابق دریائے سندھ قدیم ہندوستان کے مغرب میں واقع دو بڑے علاقوں کے درمیان ایک سرحد کے طور پر کام کرتا ہے۔ دریائے سندھ کا آغاز اسکردو کی پہاڑیوں سے ہوتا ہے اور یہ دریا 3200 کلومیٹر کا سفر طے کرکے کراچی کے مشرق میں سمندر میں جا گرتا ہے۔ سندھ تہذیب میں اس کا ایک بہت ہی اہم کردار ہے۔ اسی کی وجہ سے ایک بہت بڑے علاقے کی تاریخ کو سندھ تہذیب کے نام سے یاد کیا جاتا ہے۔

اگر آپ پاکستان کے نقشے کو غور سے دیکھیں تو آپ کو معلوم ہوگا کہ دریائے سندھ بڑی حد تک موجودہ پاکستان کو بھی دو حصوں میں تقسیم کرتا ہے (سندھ کے کچھ

علاقوں کے علاوہ)۔اس کے مشرق میں ہزارہ اور پنجاب کے ساتھ ساتھ سندھ کے کچھ علاقے بھی ہیں۔جب کہ اس کے مغرب میں کے پی کے اور بلوچستان کے علاقے موجود ہیں اور ساتھ ساتھ سندھ کا کچھ علاقہ بھی ہے۔

یہ دریا جوں ہی میدانی علاقوں میں داخل ہوتا ہے تو ایک واضح تقسیم نظر آتی ہے۔ تھاکوٹ کے مغرب میں پشتون لوگ آباد ہیں جبکہ اس کے مشرق میں ہزارہ قبائل۔ اٹک کے مقام پر ایک طرف کے پی کے اور دوسری طرف پنجاب۔ کالا باغ کے مقام پر ایک طرف وادی خوشاب اور دوسری طرف عیسیٰ خیل، کرک اور لکی مروت واقع ہیں۔ چشمہ کے مقام پر ایک طرف پیلاں اور جیسے ہی پل پار کریں تو ڈیرہ اسمٰعیل خان کا علاقہ۔ دریا خاں کے مقام پر ایک طرف دریا خان اور بھکر تو دوسری طرف ڈیرہ اسمٰعیل خان کا شہر۔ غازی گھاٹ کے مقام پر ایک طرف ڈیرہ غازی خان جو بلوچ قبائل کے ڈیرہ جات پر مشتمل ہے تو دوسری طرف ملتان جو ہندوستان کا دروازہ کہلاتا تھا۔

تونسہ کے مقام پر دریائے سندھ پر ایک بیراج بنایا گیا ہے۔ اس کے مشرق میں لیہ ، کوٹ ادو جیسے زرخیز علاقے جبکہ دوسری طرف کوہ سلیمان کا پہاڑی سلسلہ (جو ایک قدرتی تقسیم کا کردار ادا کرتا ہے)۔ یہی علاقہ آگے ژوب تک چلا جاتا ہے۔ کوٹ مٹھن کی بھی یہی صورت حال ہے۔ صادق آباد کے پاس گدو بیراج کے ایک طرف رحیم یار خان ، صادق آباد تو دوسری طرف کشمور، سوئی اور بگٹی قبائل آباد ہیں۔ اس سے آگے سکھر کے مقام پر اس کے دونوں اطراف سندھی بولنے والے لوگ آباد ہیں۔

اگر آپ ان علاقوں کی تہذیب و تمدن، ثقافت، تاریخ اور یہاں کے حکمرانوں کے بارے میں معلومات کے ساتھ ساتھ یہاں پر بولی جانے والی زبانوں کا بھی بغور مطالعہ کریں تو آپ اس نتیجے پر پہنچیں گے کہ اس دریا کے مشرق و مغرب میں رہنے والوں کی تہذیب و تمدن، رہن سہن، بول چال اور طرز زندگی میں نمایاں فرق ہے۔

میں یہ سب جان کر کہہ سکتا ہوں کہ سندھ کے مغرب میں رہنے والے اکثر لوگ ہمیشہ ہی سے افغانستان اور وسطی ایشیا سے جڑے رہے ہیں، جبکہ اس کے مغرب میں رہنے والے لوگ شمالی پنجاب اور راجستھان کے ساتھ ساتھ ہندوستان کے دیگر علاقوں کے زیادہ قریب رہے ہیں۔

ایک اور بات بھی قابلِ غور ہے، تاریخ سے یہ بھی جاننے کو ملتا ہے کہ دریائے سندھ کے مشرق میں رہنے والے لوگ کبھی بھی اس کے مغرب کی طرف جا کر نہیں بسے۔ کوئی بھی ایسا نہیں ملتا جس نے ایسی ہجرت کی ہو۔ اس کی ایک خاص وجہ دریا کے مشرقی علاقوں کی خوشحالی ہے۔ البتہ، ہمیں کچھ لوگ جن کا تعلق مشرقی علاقوں سے تھا، پشاور، کوہاٹ، بنوں اور کوئٹہ میں ملتے ہیں۔ جب میں نے یہ جاننے کی کوشش کی کہ یہ لوگ ایک خوشحال علاقے کو چھوڑ کر اتنے دور دراز علاقوں میں کیوں آئے تو مجھے پتہ چلا کہ یہ سب وہ لوگ ہیں جو انگریزوں کے ساتھ ان علاقوں میں آئے تھے۔ جب بھی انگریز کسی نئے علاقے میں کوئی چھاؤنی بناتے تو اپنی مدد کے لیے پہلے سے جاننے والے لوگوں کو اپنے ہاں بلاتے تھے۔ اسی وجہ سے ہمیں ان دور دراز علاقوں میں ہندو کاروباری افراد کی بڑی تعداد ملتی ہے۔

یہ میرا خیال ہے ممکن ہے آپ اس سے اتفاق نہ کریں۔

آج بھی اگر آپ دیکھیں تو آپ کو دریائے سندھ کے مشرق اور مغرب میں رہنے والے لوگوں کے درمیان بہت فرق محسوس ہو گا۔ تقسیم پاکستان کے موقع پر موجودہ پاکستان کا علاقہ ان لوگوں پر مشتمل تھا جہاں مسلمانوں کی آبادی زیادہ تھی اسی لیے اسے پاکستان کا نام دیا گیا۔ اس کام کے لیے پنجاب اور سندھ کی تقسیم ہوئی۔

پاکستان کی مغربی سرحد کے دونوں طرف (پاکستان اور افغانستان) ایک جیسے ہی قبائل آباد ہیں (پشتون بھی اور بلوچ بھی) یہ تقسیم انگریزوں نے کی تھی، ورنہ ان علاقوں میں کبھی بھی کوئی سرحد نہیں تھی۔ ایک ہی طرح کے لوگ آباد تھے۔ پاکستان اور افغانستان، پاکستان اور ایران کے درمیان سرحد کی عمر ایک صدی سے کچھ ہی زائد ہے۔

اگر آپ پاکستان اور بھارت کے نقشے کو دیکھیں تو آپ جان سکیں گے کہ پاکستان کی جنوب مشرقی سرحد کے مشرق میں راجستان، گجرات اور تھر واقع ہے۔ جب کے مغرب میں فورٹ عباس سے لے کر، بہاولپور، صادق آباد، سکھر، خیر پور اور میر پور خاص واقع ہیں۔ ان علاقوں کے درمیان کوئی بھی قدرتی سرحد، جیسے پہاڑ، دریا وغیرہ بھی نہیں ہے۔ جس سے یہ ثابت ہوتا ہے کہ ان علاقوں کا آپس میں گہرا رشتہ تھا (ایک وقت میں تو انگریزوں نے سندھ کو ممبئی سے کنٹرول کرنا شروع کر دیا تھا۔ جو ایک غیر فطری بات تھی۔ اسی لیے یہ انتظام زیادہ دیر تک نہ چل سکا)۔ تھر کا اسی فیصد بھارت میں ہے اور صرف بیس فیصد پاکستان میں ہے۔

تقسیم ہند کے نتیجے میں بھارت اور پاکستان کے درمیان ایک سرحد بنائی گئی جس کے نتیجے میں لا تعداد خاندان بھی تقسیم ہوئے، لیکن ثقافت تقسیم نہ ہو سکی، جو رہن سہن ننگر پارکر (پاکستانی تھر کا آخری شہر) کا ہے اس کے ساتھ دوسری طرف بھارت میں بھی وہی ہے۔ مغربی پنجاب اور مشرقی پنجاب کے درمیان تاریخ میں کسی بھی سرحد کا کوئی ذکر نہیں ملتا (ان علاقوں کے حکمران ایک ہی ہوتے تھے)۔ آج بھی لاہور اور امرتسر میں فرق کرنا مشکل ہے۔

یہ سب تقسیم ہند کا نتیجہ ہے۔ تقسیم بنگال بھی تاریخ میں کوئی وجود نہیں رکھتی تھی، یہ بھی انگریزوں کی انتظامی تقسیم کا نتیجہ ہے۔

نئی سرحدی لائنز کا وجود کچھ انگریزوں نے اپنی حکومت کی گرفت مضبوط کرنے کے کیا اور کچھ نظریہ پاکستان کی بناء پر تقسیم ہند کے نتیجے میں ہوا۔

کیا تاریخ اور انسانی تہذیب چھ ہزار سال سے چلے آتے ایک نظام کے بر عکس تقسیم کا بوجھ برداشت کر سکے گی یا نہیں ؟ جو لوگ چھ ہزار سال تک اکٹھے رہے، کیا آنے والی صدیوں میں وہ الگ رہ سکیں گے ؟ جو کبھی اکٹھے نہیں رہے کیا انھیں کوئی مذہبی نظریہ اکٹھا رکھ پائے گا؟ یہ ایک سوال ہے، جو بہت سے ذہنوں میں موجود ہے۔

کیا ہوگا، کوئی نہیں جانتا، جیسے تقسیم ہند سے صرف دس سال قبل تک کوئی پنجاب کی تقسیم کا سوچ بھی نہیں سکتا تھا، اسی طرح سے اسکے بر عکس ہونا، آج کوئی سوچ بھی نہیں سکتا۔

وہ مالک کل ہے ، وہی انہونی کو ہونی کر سکتا ہے، وہ خالق کائنات ہے، وہی ابد ہے اور وہی آخر، وہ جو چاہے سو کر سکتا ہے !

اب کچھ احوال نواب مظفر خان بھی کا بھی ہو جائے، جن کے نام پر یہ شہر آباد ہے۔

تاریخ سے پتہ چلتا ہے کہ میر افغانان حضرت سدو والئی ہرات کی چوتھی پشت سے نواب شجاع خان سدوزئی 1763ء ملتان کے حاکم بنے۔ انھوں نے صوبہ ملتان، احمد شاہ ابدالی سے ایک معاہدہ کے تحت لیا تھا(ان ہی کے نام پر 1748 ء میں موجودہ شہر شجاع آباد بسایا گیا)۔ ان کے بعد ان کا بیٹا نواب مظفر خان، درانی حکومت کی جانب

سے صوبہ ملتان کا آخری گورنر تھا (جس کے نام پر مظفر گڑھ کا شہر بسایا گیا)۔ وہ 1778ء میں اپنے والد (شجاع خان) کی وفات کے بعد ملتان کے گورنر بنے۔ انھوں نے مظفر گڑھ کا قلعہ بھی تعمیر کروایا۔ وہ درانی ریاست کے ایک وفادار گورنر تھے۔ نواب نے علاقے کے لوگوں کی فلاح و بہبود کے لیے کئی کام کیے جو آج بھی اچھے لفظوں میں یاد کیے جاتے ہیں۔

نواب مظفر خان سدوزئی کی ساری زندگی سکھوں سے لڑتے لڑتے گزر گئی۔ سکھوں نے ملتان پر پہلا حملہ 1768ء میں کیا۔ اسکے بعد کئی سال تک ملتان متواتر سکھوں کے حملوں کی زد میں رہا۔ پھر ایک دن آیا جب 1818ء میں مہاراجہ رنجیت سنگھ کی فوجوں نے ملتان شہر کا محاصرہ کر لیا اور نواب مظفر خان سدوزئی نے بڑی بہادری سے ان کا مقابلہ کیا اور چار ماہ کی طویل جنگ کے بعد 2 جون 1818ء کو اپنے بیٹوں، بیٹی اور رفقا کار کے ہمراہ جام شہادت نوش کیا۔ تاریخ میں یہ لکھا ہوا ہے کہ جنگ کے آخری دن نواب مظفر خان نے ظہر کی نماز پڑھی، سبز لباس زیب تن کیا، اور اپنے چار بیٹوں شاہ نواز خان، اعزاز خان، شہباز خان، حق نواز خان، بیٹی صبیحہ اختر بھتیجے نصر اللہ خان اور اقرباء و رفقا کے ہمراہ جنگ کے میدان میں کود پڑے اور شہادت کا رتبہ پایا- اس واقعہ پر بے شمار لوگوں نے شاعری بھی کی ہے۔ اب ہم اسی ایک بہادر اور جری نواب کے بسائے شہر سے گزر رہے تھے جس نے آخری دم تک اپنے شہر کی حفاظت کی۔

اس راستہ سے ہندوستان آنے والے افغان جن علاقوں پر قبضہ کرتے تھے ان میں ڈی جی خان اور ملتان بھی شامل ہوتے تھے۔ اس لیے سلطان محمود غزنوی سے لے کر ابدالی تک سب ہی اس علاقے کے حاکم رہے۔

مظفر گڑھ کی بنیاد 1794 ء میں ملتان کے گورنر نواب مظفر خان نے رکھی تھی۔ آغاز میں یہ شہر قلعے کی دیواروں کے اندر واقع تھا۔ انگریزوں نے 1861 ء میں اسے ضلع مظفر گڑھ کا صدر مقام بنایا۔

اس شہر سے ایک اور تعلق بھی ہے جس کا تذکرہ ضروری ہے۔ ہمارے نہایت ہی محترم دوست جناب لیاقت بلوچ صاحب کا آبائی تعلق بھی اسی شہر سے ہے۔ اس علاقے میں جگہ جگہ دودھ کی دکانیں ،اس علاقے میں دودھ کی فراوانی کا ایک منہ بولتا ثبوت ہیں۔ ہم نے کئی جگہ یہ دودھ پیا، جو کہ نہایت ہی لذید تھا۔ آپ بھی اس علاقے میں اگر جائیں تو دودھ ضرور پیئیں۔

کوئٹہ سے چل کر ایک رات لورالائی میں ٹھہرتے ہوئے ہم رات گئے لاہور پہنچ گئے۔ اس پر ہم سب نے اللہ تعالیٰ کا بے حد شکرادا کیا جس نے ہمیں اس سفر میں ہر طرح کی مشکل سے بچایا۔

کوئٹہ سے ڈھاڈر براستہ خضدار، جھل مگسی مہر گڑھ: ایک مشکل لیکن دلچسپ راستہ

جولائی اگست 2020ء میں بلوچستان کے مشرقی علاقوں میں بارش کی وجہ سے کافی تباہی ہوئی۔ بارشوں کے بعد ایک سیلاب کی سی کیفیت پیدا ہوئی۔ ایسے مواقعوں پر آگے بڑھ کر الخدمت فاؤنڈیشن پاکستان سیلاب سے متاثرہ لوگوں کی مدد کا فریضہ سر انجام دیتی ہے۔ الخدمت فاؤنڈیشن بلوچستان کے دوستوں نے جناب جمیل کرد صاحب کی قیادت میں خضدار اور جھل مگسی کے علاقوں میں سیلاب سے متاثرہ لوگوں کی مدد کا کام شروع کیا۔ اسی سلسلے میں انھوں نے مجھے اور سیّد احسان اللہ وقاص صاحب جو کہ الخدمت فاؤنڈیشن پاکستان کے سینئر نائب صدر ہیں کو سیلاب سے متاثرہ علاقے کا دورہ کرنے کا کہا۔ ہم آٹھ لوگ چار ستمبر 2020ء کی صبح کوئٹہ سے چلے، قلات کے محلات دیکھتے اور خضدار سے ہوتے ہوئے رات جھل مگسی میں ٹھہرے۔ اگلے دن ہم جھل مگسی سے چل کر مہر گڑھ (جو کہ ایک سات ہزار سالہ پرانا شہر) کی باقیات دیکھتے ہوئے اور ڈھاڈر میں ایک پشتون ریستوران سے نمکین گوشت کھا کر واپس کوئٹہ آئے۔ اس سفر میں مجھے بہت کچھ نیا دیکھنے کو ملا جس کی روداد آپ کی خدمت میں پیش کر رہا ہوں۔

کوئٹہ سے قلات براستہ مستونگ

الخدمت فاؤنڈیشن بلوچستان کے صدر جناب جمیل کرد صاحب نے بتایا کہ کل ہم کوئٹہ سے خضدار جائیں گے اور پھر وہاں سے جھل مگسی، جہاں ہمارا ایک رات کے لیے قیام ہوگا، اگلی صبح ہم وہاں سے روانہ ہو کر واپس کوئٹہ چار بجے تک پہنچیں گے۔ انھوں نے کوئٹہ پریس کلب میں ایک پریس کانفرنس کا اہتمام کیا ہوا تھا جس میں

شرکت کے لیے وقت پر واپسی بے حد ضروری تھی۔ سفر کی طوالت دیکھتے ہوئے یہ طے پایا کہ ہم بہت جلد کوئٹہ سے نکلیں گے تاکہ ہم وقت پر جھل مگسی پہنچ سکیں۔ خضدار سے جھل مگسی جانے والی سڑک سیلاب کی وجہ سے کافی تباہی کا شکار ہو چکی تھی، اس لیے ہمیں اندازہ تھا کہ عام دنوں کی نسبت وقت زیادہ لگ سکتا ہے۔ ہمارے قافلے میں سیّد احسان اللہ وقاص صاحب سینئر نائب صدر الخدمت فاؤنڈیشن پاکستان کے ساتھ ساتھ الخدمت فاؤنڈیشن جھل مگسی کے صدر جناب عزیز مگسی صاحب بھی شامل تھے، ان کے علاوہ بھی دفتر سے کچھ افراد بھی اس قافلے میں شامل تھے ہیں۔ ہم دو گاڑیوں میں سوار ہو کر سورج طلوع ہونے سے پہلے ہی روانہ ہو گئے۔ جب ہم نے سفر شروع کیا اس وقت ابھی اندھیرا ہی تھا۔ میں نے دیکھا کے چاند بھی ہمارے ساتھ ساتھ ہی چل رہا تھا۔ میں نے اس کی ایک تصویر بنائی اور "چاند چاند کے ساتھ ساتھ " عنوان لگا کر فیس بک پر ڈال دی۔ راستے میں ایک جگہ ناشتے کے لیے رکے۔ کوئٹہ سے کراچی براستہ قلات سات سو کلومیٹر کی دوری پر واقع ہے۔ مستونگ سے پہلے دائیں طرف جانے والی سڑک دالبندین اور اس کے بعد ایران کی سرحد تک جاتی ہے۔ میں اس سے پہلے بھی ایک مرتبہ کراچی سے کوئٹہ براستہ قلات سفر کر چکا ہوں۔

مستونگ سے کچھ بچے ہمارے ہاں لاہور میں غزالی ایجوکیشن ٹرسٹ کے زیر سرپرست چلنے والے ادارے غزالی پریمیئر کالج میں زیر تعلیم بھی رہے ہیں اور اب بھی ہیں۔ اس لیے میرے لیے مستونگ کوئی اجنبی شہر نہیں تھا۔ کہتے ہیں کہ اس شہر میں ایک پنجابی شخص رہتا تھا جو بہت ذائقہ دار کیک بناتا تھا جس کی وجہ سے علاقے بھر میں اس کا بنایا ہوا کیک "مستونگ کیک "کے نام سے مشہور تھا۔ بدامنی کے دور میں اسے بھی دھمکایا گیا، اس کی دکان پر حملہ بھی کیا گیا، ان حالات میں اس کا یہاں رہنا مشکل ہو

گیا اور وہ یہ شہر چھوڑ کر چلا گیا، جس کا جس قدر دکھ اسے تھا ، اس سے زیادہ شہر کے باسی اداس تھے ، ساتھ ہی مجبور بھی۔

اس طرح ایک شہر میں کئی دہائیوں تک لوگوں کو مزیدار کیک کھلانے والا ہجرت پر مجبور ہو گیا۔

جب میں پچھلی دفعہ یہاں سے گزرا تھا تو میں نے ایک بیکری سے کیک خریدا اور ساتھ ہی کیک بنانے والے کا یہاں سے ہجرت کر کے جانے کا قصہ بھی جاننے کو ملا۔

میں نے اس سے یہ پوچھا کہ میں نے سنا ہے کہ یہاں پر ایک پنجاب سے آکر بسنے والے حاجی نذیر صاحب نے مکّہ بیکری کے نام سے بیکری بنائی اور کیک بنانا شروع کیا جو ان کے نام سے ہی مشہور تھا۔ (بعد میں کئی اور لوگوں نے بھی بنایا اور یوں اس کا نام مستونگ کیک مشہور ہو گیا)۔ یہ بھی معلوم ہوا کہ حاجی صاحب مستونگ سے چلے گئے ہیں۔ اس پر دکاندار نے جواب دیا کہ آپ نے درست سنا۔

کچھ دیر خاموشی کے بعد دکاندار، جو ایک نوجوان شخص تھا، نے افسوس کے ساتھ کہا کہ کاش ایسا نہ ہوتا !

میں نے ان سے پوچھا کہ آپ کو کیک بنانا کس نے سکھایا ہے؟ اس پر انھوں نے بہت ہی خوشگوار انداز میں کہا کہ میں بچپن ہی سے حاجی صاحب کی دکان پر کام کرتا تھا، وہ بڑے ہی مہربان شخص تھے، انھوں نے ہی مجھے کیک بنانے کا فن سکھایا تھا، جس کا میں اب تک پھل کھا رہا ہوں۔

اس سے پہلے کہ میں آپ کو قلات کے قلعے کی باتیں بتاؤں اور قلات کے محلات میں پڑی ایک چھوٹی توپ، جس پر اب کپڑے خشک کیے جاتے ہیں کے بارے کچھ عرض

کروں، میں یہ چاہوں گا کہ ہزار سال سے زائد پرانے شہر مستونگ کے بارے میں بھی آپ کی خدمت میں کچھ معلومات پیش کی جائیں۔

مستونگ کی تاریخ تو بہت پرانی ہے لیکن کہتے ہیں کہ ایک شخص جس کا نام سید خواجہ شمس الدین ابراہیم تھا۔ وہ افغانستان کے علاقے چشت (افغانستان میں واقع ہرات کے پاس پہاڑوں میں واقع ایک گاؤں جس سے چشتیہ سلسلہ کا آغاز ہوتا ہے) میں پیدا ہوئے۔ان کے خاندان کو سادات مودودیہ بھی کہتے ہیں۔ یہ صاحب اپنے دو بھائیوں سمیت اپنی تعلیم مکمل کرنے کے بعد تبلیغ اسلام کے لئے اس کے علاقے میں آئے۔ یہ واقعہ کوئی چودھویں صدی کا ہے۔انھوں نے مستونگ، جو کوئٹہ سے پچاس کلومیٹر کے فاصلے پر واقع ہے میں رہائش رکھی۔ اس سے پہلے یہاں محمود غزنوی سے لے کر سلاطین دہلی تک، حکومت کرتے رہے ہیں ۔ مستونگ میں ایک سفید پہاڑ تھا جو ان کے یہاں آنے کی وجہ ہو سکتی ہے۔

اگر میں غلطی پر نہیں ہوں تو میں یہ کہہ سکتا ہوں کہ یہ وہی خاندان ہے جس خاندان سے سید ابو الاعلیٰ مودودیؒ کا تعلق تھا۔وہ اپنے نام کے ساتھ مودودی بھی اسی وجہ سے لکھتے تھے، میرے علم میں شاید ہی کوئی اور ایسے صاحب ہوں جو اپنے نام کے ساتھ مودودی لکھتے ہوں، البتہ مولانا کا خاندان تو اب تک مودودی لکھتا ہے۔ اس لحاظ سے مستونگ شہر کی ایک بہت بڑی خوبی یہ ہے کہ اس علاقے کا یہ پہلا شہر ہے جہاں افغانستان سے آکر صوفیاء نے اسلام کی ترویج کا کام کیا۔

اس شہر کا دوسرا تعارف مغل بادشاہ اکبر ہے ۔ اس کے وزیر ابو الفضل ابن مبارک نے اپنی کتاب آئین اکبری میں اسے مغل سلطنت کا حصہ لکھا ہے اور انتظامی طور پر یہ قندھار سرکار (صوبہ) سے منسلک تھا۔ میں نے یہ بھی کہیں پڑھا ہے کے اکبر کی

پیدائش کے بعد (جو سندھ کے ایک دور دراز قلعہ میں ہوئی تھی) اس کا والد ہمایوں اسے لے کر ایران کی طرف گیا۔ یہ وہ دور ہے جب دہلی پر شیر شاہ سوری نے قبضہ کر لیا تھا اور ہمایوں دربدر مارا مارا پھر رہا تھا۔ اس دوران وہ مستونگ سے بھی گزرا اور کچھ دیر یہاں ٹھہرا۔ میں نے یہ کہیں پڑھا ہے، یہ تو مجھے یاد نہیں کہ کہاں ، لیکن میں نے کہیں پڑھا ضرور ہے، اس لئے میں حوالہ نہیں دے سکتا۔ اگر آپ کو کوئی حوالہ ملے تو ضرور میری اصلاح ضرور کیجئے۔

مستونگ کا ایک اہم ترین تعارف 1876 ء میں یہاں پر بلوچ سرداروں اور انگریزوں کے نمائندے رابرٹ سنڈیمن کے درمیان میں ہونے والا مستونگ معاہدہ ہے۔ جسکے بعد 1877 ء انگریزوں نے اس علاقے میں پولیٹیکل ایجنسی قائم کی اور یوں وہ باقاعدہ بلوچستان کے ایک حصے پر قابض ہو گئے۔ اس معاہدہ کے مطابق قلات اور دیگر ریاستوں کے سربراہوں نے انگریزوں کی حیثیت کو تسلیم بھی کیا اور بہت سے علاقے بھی دیے اور اس کے بدلے میں مالی اور دیگر مفادات بھی حاصل کیے گئے۔ یہ معاہدہ مستونگ میں لکھا گیا تھا۔ اس کے بعد ہی انگریزوں کو بلوچستان میں کام کی آزادی ملی ، انھوں نے برٹش بلوچستان کا علاقہ جس میں سبی، کوئٹہ اور چمن تک کے علاقوں کے علاوہ بھی کئی علاقے شامل تھے۔

مستونگ ایک تاریخی شہر ہے ، جس کی تاریخ پڑھنے سے تعلق رکھتی ہے۔ موقع ملے تو ضرور پڑھیے گا۔

قلات ایک قدیم اور جدید ریاست

مستونگ سے نکلنے کے بعد ہماری منزل خضدار تھی، راستے میں قلات کا تاریخی شہر بھی آتا تھا۔ میں اس سے پہلے بھی کئی مرتبہ قلات سے گزرا اور مجھے پنجگور کی

طرف سے آنے والی سڑک کے مغرب میں ایک مٹی کی پہاڑی کی چوٹی پر ایک بوسیدہ قلعے کی کچی دیواریں دیکھنے کا موقعہ ملا تھا (یہ قلات کا ایک قدیم قلعہ تھا)، اس کے ساتھ ساتھ شہر میں واقع ایک قدیم مسجد کو بھی دیکھا۔

خان آف قلات کا محل اور قلعہ، جس میں قائداعظم آکر ٹھہرے تھے، کو دیکھنے کی خواہش ابھی اپنی جگہ موجود تھی۔ قلات کوئٹہ سے ڈیڑھ سو کلومیٹر کے فاصلے پر واقع ہے۔ ہمیں مستونگ کے بعد خضدار میں رکنا تھا۔ میں نے جمیل کرد صاحب سے کہا کہ کیا کوئی ایسا طریقہ ہو سکتا ہے کہ ہم خان آف قلات کے محلات اور قلعہ دیکھ سکیں؟ یاد رہے کہ یہ محلات مین روڈ سے ذرا ہٹ کر واقع ہیں ۔

میری درخواست پر وقاص شاہ صاحب بھی مان گئے اور جمیل صاحب نے بھی امید دلائی کہ ہم ان محلات کو دیکھ سکتے ہیں۔ ہمیں زیادہ سے زیادہ آدھے گھنٹے کا وقت درکار ہوگا۔ جمیل صاحب نے اپنے کسی واقف کو تلاش کرنے کی کوشش کی، جو کامیاب نہ ہوئی۔ میں نے کہا کہ ضروری نہیں ہے کہ ہم محلات کے اندر جا سکیں اگر ہم باہر سے بھی دیکھ سکیں تو یہ بھی بہت اچھا ہوگا۔ اس سے پہلے کہ میں آپ کو قلات کے محلات کے بارے میں بتاؤں، میں چاہوں گا کہ خانانِ قلات کی تاریخ کا ایک مختصر جائزہ پیش کیا جائے۔

قلات ریاست :آغاز سے اختتام تک

بلوچ تاریخ کے بارے میں بہت کچھ لکھا جا چکا ہے۔ ایک بات جس پر اکثر لوگوں کا اتفاق ہے کہ بلوچ قبائل کا تعلق حضرت امیر حمزہؓ کے واسطے سے عرب سے بنتا ہے (اس پر یہاں تفصیل سے بات کرنا مناسب نہیں ہے)۔ جناب نصیر دشتی صاحب کی کتاب

The Baloch and Balochistan: A Historical Account
from the Beginning to the Fall of the Baloch State

میں اس بارے لکھا ہے کہ تین ہزار سال قبل ایک قبیلہ جو مغربی کیسپین علاقے میں آباد تھا حالات کی مجبوری نے انھیں منتشر ہونے پر مجبور کیا اور وہ ایرانی سطح مرتفع کے جنوبی اور مشرقی حصوں میں آکر آباد ہوئے۔ ایک ہزار سال قبل وہ موجودہ بلوچستان میں آباد ہوئے اور بلوچ کے نام سے مشہور ہوئے اور ستر ویں صدی کے دوران انھوں نے بلوچستان کے ایک وسیع علاقے پر قبضہ کرکے اپنی ریاست کی بنیاد رکھی (یہ ایک مختلف نقطہ نظر ہے)۔ اسے قلات ریاست کا نام دیا گیا۔

یہ ایک آزاد ریاست تھی، جب 1839ء میں انگریزوں نے بلوچستان پر قبضے کی ابتداء کی اور وہ اسے وسعت دیتے گئے۔ ایک دن آیا جب 1877ء باقاعدہ بلوچستان کے ایک حصے پر قابض ہوگئے، یوں یہ ریاست ایک طرف آزاد تھی اور دوسری طرف اس کا کچھ حصے پر انگریزوں کے قبضہ بھی تھا۔ پھر تقسیم ہندوستان ہوئی اور اس کے بعد ریاست پاکستان میں ضم کر دی گئی۔

خان آف قلات کے آباؤاجداد قلات میں کب اور کیوں آئے؟ یہ ایک سوال تھا جس کا میں عرصہ دراز سے متلاشی تھا۔ نصیر دشتی صاحب کی کتاب سے اس بات کی تفصیل نہیں ملتی کہ وہ اس علاقے میں پہلے سے موجود ہندو راجاؤں پر کس طرح حاوی ہوئے؟ اس بارے میں میں جو جان سکا اس کا خلاصہ پیش خدمت ہے۔

اس سوال کا جواب مجھے ایڈورڈ بالفور کی کتاب (یہ کتاب نیٹ پر موجود ہے)

"India, Its Baluchistan neighbours"

سے ملتا ہے۔ ان کے مطابق یہاں پر پہلے سے موجود قلات کے ایک ہندو راجا سہوا (ہندو شاہی ریاست) نے ان لوگوں کو دلیر اور بہادر سمجھتے ہوئے اپنی مدد کے لیے آنے کی دعوت دی اور اس کے بدلے ان کی مالی خدمت بھی کی۔ راجا کا مقصد اپنی ریاست کو ملتان، شکار پور اور بالائی سندھ کے علاقوں سے غارت گری کرنے والے قبائل سے تحفظ دینا تھا۔ میر قمبر بلوچ اور ان کی فوجوں نے یہ کام بخوبی سر انجام دیا۔ پھر وہی ہوا جو طاقت ور کمزور کے ساتھ کرتا ہے۔ میر قمبر بلوچ نے راجا کے دشمنوں کو ختم کرنے کے بعد راجا کا بھی خاتمہ کر دیا اور یوں ایک پہلی بلوچ ریاست کی بنیاد رکھی گئی۔

ایک فہرست کے مطابق پہلے قلات کے حاکم کا نام امیر میرو میروانی بلوچ تھا جب کہ دوسرے خان کا نام امیر قمبر میروانی بلوچ تھا۔ تقریباً چالیس کے قریب لوگ قلات کے حاکم رہے۔ آخری حاکم میر سلیمان داؤد جان ہیں، جو اس وقت پاکستان سے باہر ہیں۔ (میرا یہ خیال ہے کہ امیر کا لفظ ایک عربی لفظ ہے، جو بعد میں میر ہو گیا۔) میر بجر خان (1512-1530) پہلے حاکم تھے جنھوں نے خان کا لقب استعمال کیا جو اب تک مستعمل ہے۔

اس ریاست کے بارے میں دو اہم واقعات میری انتہائی دلچسپی کا سبب ہیں، جن کا ذکر میں آپ کے ساتھ کرنا مناسب سمجھتا ہوں۔ اس کے علاوہ تیسرا واقعہ بھی ہے جس کا تعلق تقسیم ہندوستان کے وقت قلات کے سیاسی فیصلوں کے بارے ہے، جس پر میں علیحدہ سے ایک کتاب لکھنے کا ارادہ رکھتا ہوں۔

پہلا واقعہ 1758ء میں قلات اور قندھار کے مابین ہونے والا ایک تاریخی معاہدہ ہے، جس پر تاریخ میں بہت کم بات کی جاتی ہے۔ اس بارے ایک تحقیقی مقالہ

پروفیسر غلام فاروق بلوچ جو کہ بلوچستان سٹڈی سنٹر یونیورسٹی آف بلوچستان میں اسسٹنٹ پروفیسر ہیں نے

TREATY OF KALAT 1758 BETWEEN QANDHAR AND KALAT AND ITS IMPACTS

کے نام سے لکھا ہے۔ جس کا خلاصہ کچھ یوں ہے۔

اس معاہدے کے بعد یہ بات واضح ہو گئی کہ بلوچستان کسی بھی طرح افغانستان کا حصہ نہیں ہے بلکہ ایک آزاد ملک ہے۔ اس معاہدے میں قلات کے خان کی پوزیشن کو تسلیم کیا گیا۔ جس سے یہ لگتا ہے کہ اس سے پہلے افغانستان کے حکمران بلوچستان کا ایک الگ اور آزاد ملک تسلیم نہیں کرتے تھے۔ ایک طرح سے یہ بلوچستان کی آزادی کی وقت تھا۔ دوسری طرف یہ معاہدہ افغان بادشاہ کے لیے بھی اہم تھا کہ اب اسے ہندوستان کے مغرب اور ایران کے مشرق میں ایک بااعتماد ساتھی مل گیا۔

میرا اپنا خیال ہے کہ اس معاہدے میں افغانستان کو روس کی آشیر باد بھی شامل تھی۔ روس کو بھی ہندوستان پر حملہ کرکے انگریزوں کی طاقت کو ختم کرنے کے لیے اس علاقے میں ایک ہم خیال ریاست کی ضرورت تھی۔ اس معاہدے کے بعد بلوچ اور افغان قوموں کے درمیان تعلقات میں اضافہ ہوا۔ اس معاہدے کو دیکھتے ہوئے انگریزوں نے بلوچستان کو اپنے ساتھ ملانا ضروری سمجھا ہوگا۔ یہ میرا خیال ہے۔ ممکن ہے کہ آپکی رائے مختلف ہو۔

دوسرا واقعہ 1839ء میں انگریزوں کا قلات پر حملہ ہے، جس میں چار سو سے زائد بلوچ اپنے حاکم میر محراب خان سمیت مارے گئے۔ یہ واقعہ کیوں پیش آیا، اس وقت تو سندھ اور پنجاب بھی انگریزوں نے فتح نہیں کیا تھا، بلوچستان کی بات بہت

دور تھی۔ پھر آخر ایسا کیا ہوا تھا کہ جس پر انگریزوں نے اس دور دراز علاقے پر حملہ کیا؟ آخر وہ ایسی کونسی خاص وجہ تھی؟

اس بارے میں میں جو جان سکا وہ پیشِ خدمت ہے۔ یہ تاریخی واقعات ہیں جن کی صحت ہمیشہ ہی مشکوک ہوتی ہے۔ اس لیے اس بات کا قوی امکان ہے کہ واقعات میں کوئی شک کا پہلو پایا جائے۔ اگر آپ کے پاس اس سے بہتر معلومات ہوں تو ضرور بتائیے گا۔

ویلیم ہنری کنگسٹن اپنی کتاب

British army during --- Our soldiers; or, Anecdotes of the
the reign of Her Majesty Victoria Queen

میں اس واقعہ پر تفصیل سے لکھا ہے۔ اس کتاب کے مطابق سلطان شاہ شجاع درانی جو کہ ابدالی کی نسل سے تھا کابل میں 1803 ء سے 1809 ء تک حکمران رہا۔ دوست محمد خان نے اس سے تخت چھین لیا۔ شاہ شجاع پنجاب چلا گیا اور پھر اس نے انگریزوں کے ساتھ مل کر 1839 ء میں کابل پر حملہ کیا اور 1842 ء میں اپنی زندگی کے آخری دن تک حکومت کی۔

یہاں ایک بات کی وضاحت ضروری ہے۔ میری تحقیق کے مطابق انگریزوں نے 1838 ء فیروز پور پنجاب سے اپنی فوجوں کے ساتھ سفر شروع کیا اور 1839 ء کابل پہنچ گئے۔ جب انگریز بلوچستان سے گزر کر کابل جا رہے تھے اس وقت شاہ شجاع بھی ان کے ساتھ تھا۔ اپنی فوجی طاقت بہتر کرنے کے لیے انھوں نے قلات کے حاکم میر محراب خان سے مدد مانگی اور ساتھ چلنے کو کہا جس پر میر محراب خان راضی نہ ہوئے اس کی وجہ 1758ء میں ہونے والا قلات ۔ قندھار معاہدہ ہو سکتی ہے۔ یہ بات انگریزوں کو بری لگی۔ کابل سے واپسی پر انھوں نے میر محراب خان کو سبق سکھانے کا

فیصلہ کیا اور کئی توپوں سمیت قلات قلعہ پر حملہ کر دیا۔ بلوچوں نے شہادت تو قبول کی لیکن ایک غیر ملکی حملہ آور کی غلامی قبول نہ کی۔

جیسا کہ میں نے لکھا ہے کہ قلات اور افغانستان کے درمیان ایک معاہدہ 1758ء میں ہوا تھا۔ اس معاہدے کا ایک اہم پہلو جس پر غلام فاروق بلوچ نے کچھ نہیں لکھا وہ میرے نزدیک اس کے بعد انگریزوں کی پالیسی میں تبدیلی کا سبب بنا۔ ایک وقت تھا جب وہ قلات کے بلوچوں کو قتل کر رہے تھے اب ایسا کیا ہوا کہ وہ قلات کے ساتھ دوستی کا معاہدہ کرنے پر مجبور ہوئے۔ میرے نزدیک اس کی وجہ سوائے اس کے کچھ نہ تھی کہ وہ اس علاقے میں روس نواز افغان حکومت کا کوئی دوست نہیں دیکھنا چاہتے تھے۔ روس اور فرانس کا مقابلہ کرنے کے لیے انھیں ایک ایسے دوست کی ضرورت تھی جو قلات کی شکل میں مل گیا۔ قلات کو ایک دور کابل میں بیٹھے دوست کی جگہ سندھ اور پنجاب کے علاوہ پورے ہندوستان پر قابض ایک طاقت مل گئی۔ انھوں نے 1876ء قندھار کا معاہدہ ختم کر کے مستونگ میں انگریزوں سے معاہدہ کر لیا۔

یہاں بھی طاقتور ہی کا سکہ چلا، جب اکیلے چلنے کی طاقت نہ ہو تو قریبی اور طاقتور کے ساتھ دوستی ہی بہترین انتخاب ہوتا ہے۔۔۔ ایسا ہی قلات نے کیا۔۔۔ ورنہ کون اپنی آزادی کا سودا کرتا ہے۔۔۔

جب تک بلوچ مزاحمت کر سکتے تھے، انھوں کی، جب نہ کر سکے تو بجائے تباہی کے صلح کو ترجیح دی۔

شاہی محلات قلات

ہم کوئی دس بجے کے قریب قلات پہنچے، مین روڈ سے ہٹ کے ایک چھوٹی سی سڑک قلات کے محلات کی طرف جاتی ہے، جس پر محلات کی نشاندہی کے لیے بورڈ بھی لگا ہوا ہے۔ چند کلومیٹر کے فاصلے پر محل کی دیوار شروع ہو جاتی ہے۔ یہ محل بھی تھا اور اس کے ساتھ ساتھ ایک قلعہ بھی، یہ محل زیادہ اور قلعہ کم ہے۔ ہم ایک بڑے گیٹ کے سامنے رک گئے اور مین گیٹ دیکھ کر میں وہاں پر گم سم کھڑا ہو گیا۔ مجھے وہ لمحات انتہائی دردناک واقعات کی یاد دلوا رہے تھے، آپ کے لیے بھی یہ بات آسانی سے ہضم ہونے والی نہیں ہے۔

میں نے دیکھا کہ محل کے مین گیٹ، جو کہ دس بارہ فٹ چوڑا ہوگا، پر گولیوں کی وجہ سے ہونے والے سوراخ اب تک موجود تھے۔ یہ وہ گیٹ ہے جسے قائد اعظم کے لیے کھولا گیا اور ان کی یہاں پر آؤ بھگت کی گئی ان کے لیے مخصوص کمرہ آج تک موجود ہے۔ اس کمرے میں ان کی چھوڑی ہوئی چیزیں جس میں ایک کوٹ بھی ہے، بڑی حفاظت سے ایک الماری میں رکھی ہوئی ہیں۔ میں نے یہ سب ایک وی لاگ میں دیکھا۔ اسی گیٹ سے انھیں اس وقت خان آف قلات میر احمد یار خان نہایت عزت سے اپنے محل میں لے کر گئے، ان کی بہترین مہمان نوازی کی (میں نے سنا ہے کہ یہاں قائدِ اعظم کو سونے چاندی میں تولا گیا تھا، یہ بات میں نے پڑھی نہیں ہے لیکن سنی ضرور ہے۔ پھر ایک وقت آیا کہ پاک فوج نے یہاں پر حملہ کیا اور اسی دروازے پر گولیاں ماریں، جس کے نشانات اب تک موجود ہیں۔

قلات کے بلوچوں نے دونوں کو سنبھال کر رکھا ہوا ہے۔ ایک طرف الماری میں ستر سال سے کوٹ لٹک رہا ہے اور دوسری طرف مین گیٹ پر لگی ہوئی گولیاں اور

ان سے ہونے والے سوراخ بھی موجود ہیں۔اس سے یوں لگتا ہے کہ وہ دونوں باتیں بھولنا نہیں چاہتے۔

ان کا یہ خیال ہے کہ مہمان بن کر آؤ گے تو سر پر بٹھائیں گے اور دشمن بن کر آؤ گے تو گیٹ سے گولی تو آسکتی ہے خود نہیں آسکتے۔

ایسے اداس لمحوں میں زیادہ دیر تک رہنا مشکل ہوتا ہے۔

جمیل کرد صاحب نے محل چوکیدار سے کچھ گفتگو کی اور اس نے ہمیں اندر جانے کی اجازت دے دی، یہ لمحہ میرے لئے بے حد خوشی کا تھا۔ مین گیٹ کھلا اور ہم ایک تاریخی محل میں داخل ہو گئے۔

سب سے پہلی چیز جو نظر آئی وہ یہ کہ بے شمار درخت تھے جن کے درمیان سے ایک سڑک ایک دو منزلہ بلڈنگ کے سامنے تک جاتی تھی۔ یہ قلات کا سرکاری مہمان خانہ ہے، سب لوگ اسی میں آ کر ٹھہرتے ہیں، جرگہ کی روایت بھی یہیں دہرائی جاتی ہے،اسی میں وہ الماری بھی ہے جہاں پر قائداعظم کا لباس ابھی تک لٹک رہا ہے۔

یہ عمارت بند تھی اس لیے ہم اس کے اندر نہ جاسکے۔اس عمارت کے سامنے ایک مسجد ہے جس کا ایک بہت ہی منفرد مینار بھی ہے۔

محل تو کوئی بھی بند کر سکتا ہے مسجد تو کوئی بند نہیں کر سکتا!

ہم مسجد میں چلے گئے اور بڑی دیر تک بادشاہوں کے بادشاہ کے گھر میں رہے۔ مسجد کو بہت ہی سلیقے اور قرینے سے بنایا گیا تھا اس کا ایک بڑا ہال تھا جس کی سب سے منفرد بات یہ تھی کے اس کی دیواروں کے ساتھ بیٹھنے کے لیے ایک صوفہ رکھا ہوا

تھا۔ جس سے یوں لگتا تھا کہ جو لوگ دیر تک بیٹھنا چاہیں وہ ان دیواروں کے ساتھ ٹیک لگا کر بیٹھ سکتے ہیں۔

ایک بات یاد رہے کہ یہ تمام عمارتیں 1935 ء کے زلزلے کے بعد کی ہیں۔کہتے ہیں اس سے پہلے والا محل کسی اور جگہ پر تھا جس کی میں نے کچھ ویڈیوز دیکھی ہیں ، وہاں اس دور کی قبریں بھی موجود ہیں۔اس ویڈیو میں یہ بتایا گیا تھا کہ وہ محل اور قلعہ دونوں 1935ء کے زلزلے میں تباہ ہو گئے تھے۔ موجودہ عمارتیں زلزلے کے بعد بنائی گئی ہیں۔ہم آہستہ آہستہ واپس گیٹ کی طرف آ گئے۔گیٹ کے ساتھ ہی چوکیداروں کی رہائش گاہ تھی۔

وہاں پر ایک بہت ہی دلچسپ چیز دیکھنے کو ملی۔ رہائشی کمروں کے باہر چھوٹی توپ جس کی نالی زیادہ سے زیادہ کوئی چار فٹ ہوگی، پڑی تھی، ایک تھی یا دو، صحیح یاد نہیں ۔توپ تو بالکل ناکارہ ہو چکی تھی۔ چاہیے تو یہ تھا ایک تاریخ چیز کو اٹھا کر کسی محفوظ جگہ پر سجا دیا جاتا، تا کہ لوگ دیکھتے کہ قلات کے بادشاہ نے تقسیم ہند کے بعد جب آزادی کا اعلان کیا تو پاک فوج نے اپریل 1948ء میں، قائدِ اعظم کی زندگی میں ہی اس پر حملہ کیا اور اس کا مقابلہ بلوچوں نے کتنی بڑی توپ کے ساتھ کیا۔ اسوقت اس توپ پر برتن دھو کر سوکھنے کے لیے رکھے ہوئے تھے۔

تاریخی چیزوں کے ساتھ ایسا سلوک نہ ہو تو بہتر ہے !

تقریباً آدھا گھنٹہ محل میں رہنے کے بعد ہم خضدار کی طرف روانہ ہو گئے۔ محل سے نکلنے کے بعد ایک دفعہ میں نے پھر ان سوراخوں کو دیکھا جو ہماری پاک فوج کی گولیوں سے بنے تھے۔ ستر سال میں گیٹ کا نہ بدلا جانا اس بات کی نشاندہی کرتا

ہے کہ موجودہ خان آف قلات , میر سلیمان داؤد نے جلا وطنی کو تو گوارا کیا ہے لیکن اپنی سوچ کو بدلنا گوارا نہیں کیا، اس کی ایک نشانی یہ گیٹ بھی ہے۔

خضدار : ایک قدیم اور جدید شہر

قلات سے خضدار کا فاصلہ ایک سو ساٹھ کلو میٹر ہے۔ سڑک مناسب ہے اس لیے یہ فاصلہ بڑے آرام سے دو گھنٹے میں طے کیا جا سکتا ہے۔ ہمارے ساتھ ایک مسئلہ تھا کہ ہماری ایک گاڑی تو ٹھیک تھی جبکہ دوسری گاڑی میں کوئی خرابی تھی جس کی وجہ سے وہ کم سپیڈ پر چل رہی تھی۔ ایک گاڑی کی سپیڈ کم ہو دوسری گاڑی کی سپیڈ لامحالہ کم ہی ہو گی۔ اس لئے ہم نے یہ فاصلہ کچھ زیادہ ہی دیر میں طے کیا۔

خضدار میں مولانا محمد اسلم صاحب جو کہ جماعت اسلامی کے مقامی راہنما ہیں اور ایک بڑے مدرسے کے مہتمم بھی، ہمارے منتظر تھے۔ پروگرام کے مطابق ہمیں ان کے پاس ناشتے کے لیے ہونا چاہیے تھا، جس کی انھوں نے تیاری بھی کی تھی، مگر گاڑی خراب ہونے کی وجہ سے ہم دیر سے پہنچے۔

انھوں نے بڑے تپاک سے ہمارا استقبال کیا اور بہت اچھے انداز میں بلوچ مہمان نوازی کا حق ادا کیا، جس پر ہم ان کے شکر گزار ہیں۔ کچھ دیر ان کے پاس بیٹھ کر ہم اس علاقے کی طرف چل پڑے جہاں چند دن قبل سیلاب آیا تھا اور لوگوں کا بہت ہی مالی نقصان ہوا تھا۔ الخدمت فاؤنڈیشن بلوچستان کے دوستوں نے متاثرین کی مدد بھی جاری رکھی ہوئی تھی۔ اس سے پہلے کہ میں آپ کو اپنے اگلے سفر کی داستان سناؤں، میں چاہوں گا کہ آپ کو خضدار کی تاریخ کے بارے میں کچھ بتاتا چلوں اور آپ کے سامنے اس کی جغرافیائی حیثیت کا تذکرہ بھی کروں۔

اگر آپ نقشے میں خضدار کو دیکھیں تو آپ جان سکیں گے کہ یہ شہر بلوچستان کے جنوب مشرق میں واقع ہے۔ اس کی مشرقی سرحد صوبہ سندھ سے ملتی ہے۔ خضدار شہر سندھ کی سرحد سے پچاس کلومیٹر کے فاصلے پر ہے۔ اس لیے اس علاقے میں سندھی تہذیب اور زبان کے اثرات بھی پائے جاتے ہیں۔ ساحل سمندر بھی اس سے تقریباً دو سو کلومیٹر سے زائد فاصلے پر ہے۔ اس لیے جو بھی بحر عرب کی طرف سے آیا، اس نے جہاں مکران اور سندھ کے ساحلی علاقے فتح کیے، وہیں اس نے خضدار کے علاقے پر بھی قبضہ جمایا یا اس کے لیے کوشش کی۔

خضدار شہر سے چار بڑی سڑکیں نکلتی ہیں، ایک سڑک تو کوئٹہ کی طرف جاتی ہے اور کوئٹہ کا فاصلہ یہاں سے تقریبا تین سو کلومیٹر ہے، دوسری سڑک کراچی کی طرف جاتی ہے، خضدار سے کراچی چار سو کلومیٹر کے فاصلہ پر واقع ہے۔ سکھر سے شروع ہو کر گوادر تک جانے والی ایم 8، جو کہ نو سو کلومیٹر طویل موٹر وے ہے، بھی خضدار کے پاس سے گزر کر پنجگور سے ہوتی ہوئی جائے گی۔ اس لئے اگر یہ کہا جائے تو غلط نہ ہوگا کہ جغرافیائی طور پر خضدار ایک بہت ہی اہم مقام پر واقع ہے۔

بلوچستان ہائی کورٹ کی ویبسائٹ پر یہ لکھا ہوا ہے کہ عربوں کے دور حکومت میں صوبہ توران کا دارالحکومت خضدار تھا اور یہاں ان کی ایک اہم چھاؤنی بھی تھی، جس سے یہ ظاہر ہوتا ہے کہ سندھ کی مغربی سرحد کی حفاظت کے لیے یہ علاقہ بے حد اہم تھا۔ بعد میں یہ شہر جھالاوان ریاست کا مرکزی شہر بنا۔ پھر وہی ہوا جو طاقتور کرتا ہے۔ ریاست قلات کے حکمران اس پر چڑھ دوڑے اور اسے فتح کرکے ریاست قلات کا حصہ بنا لیا۔ یہ واقعہ 1869 ء میں پیش آیا۔ اس دوران جھالاوان کے لوگوں اور خان آف

قلات کے درمیان لڑائی ہوئی۔ خان آف قلات میر خدا داد خان نے فتح حاصل کی اور یہاں ایک فوجی قلعہ کی بنیاد رکھی۔ کہتے ہیں کہ اس کا پرانا نام قصدار تھا۔

انگریزوں کے دور میں شائع ہونے والے

Imperial Gazetteer of India: Provincial Series,

Volume3

میں خضدار کے بارے میں تفصیل سے لکھا ہوا ہے۔ اس گزیٹئر کے مطابق خضدار مکران کی براہوی سلطنت کا دارالحکومت بھی رہا ہے۔ بعد میں یہ جھالاوان ریاست کا حصہ بنا لیکن پھر اسے ریاست قلات کے صوبہ جھالاوان کا دارالحکومت بنایا گیا۔ یہ اس وقت کا ایک بڑا شہر تھا۔ پھر وہ وقت بھی آیا کہ قلات کے خان کے انگریزوں کے ساتھ معاہدے کے تحت، 1903 ء میں انگریزوں نے خضدار میں اپنا ایک پولیٹیکل ایجنٹ مقرر کیا اور یہ سلسلہ تقسیم ہندوستان تک جاری رہا۔ یوں یہ آزاد بھی تھا لیکن انگریزوں کے زیرِ نگرانی بھی۔

غلامی کی یہ کیا خوب شکل تھی، مطمئن تھے کہ آزاد ہیں، جبکہ ہر کام کی نگرانی ایک غیر ملکی کر رہا تھا !

خضدار شہر سے گزرتے ہوئے میرا یہ احساس ابھر کر سامنے آیا کہ یہ شہر تعلیمی لحاظ سے بہت آگے ہے، یہاں بلوچستان انجینئرنگ یونیورسٹی اس کی سب سے بڑی دلیل ہے۔ شہر کی صفائی ستھرائی نے بھی بے حد متاثر کیا۔

خضدار سے جھل مگسی: ایک طویل سفر خشک پہاڑوں کے درمیان

ہماری اگلی منزل جھل مگسی تھا۔ پروگرام کے مطابق ہمیں شام سے پہلے پہلے جھل مگسی پہنچنا تھا، وہاں ہمیں سیلاب سے متاثرین میں ٹینٹس اور راشن وغیرہ تقسیم کرنا تھا۔ خضدار سے جھل مگسی کا فاصلہ کوئی دو سو کلومیٹر ہے (یہ ایم 8 موٹر وے کا روٹ بھی ہے)۔ سیلاب اور بارشوں کی وجہ سے اکثر مقامات پر سڑک ٹوٹی ہوئی تھی، خاص طور پر لینڈ سلائیڈنگ کی وجہ سے سڑک کو کافی نقصان پہنچا تھا۔ راستے میں کوئی بہت بڑا قابل ذکر قصبہ بھی نہیں آیا۔ بہت ہی ویران علاقہ تھا، کم ہی مقامات پر سبزہ نظر آیا، البتہ کہیں کہیں بھیڑ بکریوں کے ریوڑ ضرور نظر آئے۔ ہم نے تین گھنٹے کا یہ سفر چھ گھنٹے میں طے کیا اور مغرب کے قریب جھل مگسی پہنچے۔

جھل مگسی کے قریب ہی ایک گاؤں میں عزیز مگسی صاحب نے راشن اور ٹینٹس کی تقسیم کا بندوبست کیا ہوا تھا، اس گاؤں کے ارد گرد دور دور تک پانی ہی پانی تھا۔ گاؤں اونچی جگہ پر واقع تھا، اس لیے مکانات گرنے سے بچ گئے۔ آپ اسے گاؤں کی بجائے ایک بڑا ڈیرہ کہہ سکتے ہیں جہاں چند خاندان آباد تھے اور ان کے ساتھ ساتھ ان کے جانور بھی موجود تھے۔

میرے لیے یہ منظر ایک لحاظ سے تو بہت ہی اداس کر دینے والا تھا کیونکہ سیلاب کی وجہ سے لوگوں کی تمام تر فصل تباہ ہو چکی تھی، جانوروں کے لیے چارہ بھی نہ ہونے کے برابر تھا، لیکن میں ان لوگوں کی ہمت کی داد ضرور دینا چاہوں گا، جو ان حالات میں بھی صبر اور شکر کا مظاہرہ کر رہے تھے۔ میں نے ان سے پوچھا کہ کب تک سیلاب کا پانی یہاں سے نکلے گا؟ جواب میں انھوں نے بتایا کہ یہ پانی یہاں سے بہت ہی چھوٹے نالے سے ہوتے ہوئے دریائے سندھ تک جاتا ہے۔ نالہ چھوٹا ہونے کے سبب

پانی نکلنے میں کم از کم ایک مہینہ ضرور لگے گا، جو کہ بہت زیادہ وقت ہے۔اس دوران فصلوں کو بے حد نقصان پہنچ چکا ہوگا اور جانور بھی بھوک سے تنگ آ چکے ہوں گے۔

میں نے پوچھا کہ کیا یہ سیلاب پہلی مرتبہ آیا ہے انھوں نے کہا کہ نہیں، جب بھی تیز بارش ہوتی ہے تو پہاڑوں سے پانی اس میدانی علاقے میں جمع ہو جاتا ہے۔ ایسا تقریباً ہر دو تین سال بعد ہوتا ہے۔ کسی بھی سرکاری ادارے کو اس بات کا خیال نہیں آتا کہ برساتی پانی کو نکالنے کے لیے کسی بڑے نالے کا بندوبست کیا جائے۔ میدانی علاقہ ہونے کی وجہ سے پانی نکلنے میں بہت وقت لگتا ہے، اس کا واحد حل ایک بڑا برساتی نالہ ہے۔

ایک خوش آئند بات کا بھی پتہ چلا ایک نوجوان خاتون جو نواب (مگسی نواب) خاندان کی نواسی ہیں، وہ خود تو سندھ کی رہنے والی ہیں، لیکن اپنی والدہ کی وجہ سے وہ اس علاقے میں بھی آتی ہیں۔انھوں نے اپنے خاندان سے کچھ رقم جمع کرکے لوگوں کی خدمت کا بیڑا اٹھایا ہوا ہے۔وہ بھی راشن کی تقسیم کے وقت بھی ہمارے ساتھ گاؤں میں موجود تھیں۔یہ جان کر خوشی ہوئی کہ خاندانی نوابوں کی اولاد میں سے بھی کچھ لوگ ایسے ہیں جو عام لوگوں کی خدمت کے لیے آگے آرہے ہیں۔

فنکشن سے فارغ ہونے کے بعد ہم جھل مگسی میں واقع ایک سرکاری ریسٹ ہاؤس چلے گئے، جہاں ہمیں رات رکنا تھا۔ مقامی ساتھیوں نے سیلاب سے متاثرین کے لیے اب تک کیے جانے والے کام سے متعلق ایک رپورٹ بھی تیار کر رکھی تھی، جو ہم نے دیکھی۔ان کی کاوش ہر لحاظ سے قابلِ تعریف تھی۔

جھل مگسی :ایک پانچ ہزار سال پرانی تہذیب

جب ہم جھل مگسی کے قریب پہنچے ہمیں ایک دفعہ سندھ میں بھی داخل ہونا پڑا اور پھر واپس ہم بلوچستان میں داخل ہوئے۔ اس کی بنیادی وجہ سیلاب کی وجہ سے راستے کا بند ہونا تھا۔ میں نے دیکھا کہ کہ اس علاقے کے اکثر لوگ سندھی میں بھی بات کرتے ہیں۔ سندھی کے علاوہ بلوچی، سرائیکی اور براوہی بولنے والوں کی تعداد بھی کافی زیادہ ہے۔ جھل مگسی کی تاریخ جاننے کے شوق میں، میں نے جب مختلف لوگوں کی لکھی ہوئی تحریریں پڑھیں تو مجھے بہت کچھ نیا جاننے کو ملا۔ اس سے پہلے کہ آپ جھل مگسی کی تاریخ پڑھیں میں آپ سے گزارش کروں گا کہ آپ اس علاقے کے نقشے کو ضرور دیکھیں۔ نقشے سے آپ کو معلوم ہوگا کہ دریائے سندھ کے شمال مغرب میں جھل مگسی کا علاقہ ہے اور اس کے اور دریائے سندھ کے درمیان میں لاڑکانہ اور شہداد کوٹ جیسے شہر ہیں۔ لاڑکانہ کے پاس ہی موہنجوداڑو کے آثارِ قدیمہ پائے جاتے ہیں اور اگر آپ جھل مگسی کے شمال میں دیکھیں تو آپ کو مہر گڑھ (سات ہزار سال پرانا شہر) دکھائی دیتا ہے۔ ان سب سے یہ ظاہر ہوتا ہے کہ درحقیقت یہ علاقہ موہنجوداڑو کی تہذیب کا ہی ایک حصہ تھا۔ یہاں پر مختلف مقامات پر کھدائی کے دوران قدیم زمانہ کی عمارتوں کا پتہ چلا۔ یہ سب جان کر میں یہ کہہ سکتا ہوں کہ یہ ایک قدیم علاقہ ہے، جس کے متعلق جو کچھ میں نے جانا میں آپ کی خدمت میں پیش کرتا ہوں۔

جھل مگسی کے ارد گرد خضدار، بولان، نصیر آباد، اور جعفر آباد، شہداد کوٹ جیسے شہر ہیں۔ جھل کا مطلب پانی ہے اور یہاں آباد مگسی قبیلہ کی وجہ سے اسے جھل مگسی کہا جاتا ہے۔ علاقے میں بلوچی، براہوی، سندھی اور سرائیکی زبانیں بولی جاتی ہیں جو اس بات کی نشاندہی کرتی ہیں کہ یہ علاقہ ایک طرح سے جنوبی پنجاب، سندھ اور

بلوچستان کے سنگم پر واقع ہے۔اسی وجہ سے بلوچستان میں جب بدامنی عروج پر تھی، اس وقت بھی یہ علاقے پرامن تھے۔

صدیوں سے یہاں قبائلی نظام رائج ہے۔ ہر قبیلہ ذیلی شاخوں میں تقسیم ہے جس کی سربراہی کوئی نہ کوئی نواب، ملک یا میر کے پاس ہوتی ہے۔ یہاں پر گندواہ نام کا ایک قصبہ بھی ہے (اس کا ذکر اگلے صفحات میں آئے گا) جس کے بارے میں کہا جاتا ہے کہ اس کا تعلق یونانیوں اور کشانوں کے دور سے ہے۔

سلمان رشید (ایک معروف سیاح، ادیب اور رائل سوسائٹی آف جیوگرافی کے ممبر) نے جھل مگسی اور اسکے ارد گرد کے بارے میں بہت سی دلچسپ معلومات لکھیں ہیں، جو پڑھنے کے لائق ہیں۔ ان کے مطابق فارس کے بادشاہ سائرس دی گریٹ نے چھٹی صدی قبل مسیح میں جھل مگسی کے مشرقی علاقے کا دورہ کیا تھا۔ وہ یہ بھی لکھتے ہیں کہ سکندر اعظم نے ہندوستان سے واپسی بھی اسی راستہ سے کی تھی۔ یہیں سے گزر کر وہ مکران کے ساحل سے ہوتا ہوا ایران گیا تھا۔

جھل مگسی سترویں صدی میں سندھ کے کلہوڑوں کے زیر تسلط تھا۔ بعد میں اسے ایران کے نادر شاہ (ایرانی حملہ آور) نے خان آف قلات کو دے دیا، برطانوی راج کے دوران یہ خطہ ریاست قلات کا حصہ رہا۔ یہ تقسیم بھی عجیب تھی، ملک ہندوستان، علاقہ بلوچستان اور سندھ، فیصلہ ایک ایرانی جرنیل کا جو ایک غیر ملکی حملہ آور تھا۔ جھل مگسی کا جنوب مغربی علاقہ ویران ہونے کی بناء پر خانہ بدوشوں کی پسندیدہ جگہ رہا ہے۔

جھل مگسی میں قیام کے بعد ہمارا واپسی کے سفر شروع ہوا۔ ہمارے پاس دو راستے تھے۔ ایک راستہ جھل مگسی سے نصیر آباد اور پھر وہاں سے سکھر سے کوئٹہ جانے والی سڑک (N65) کے ذریعہ کوئٹہ۔ دوسرا راستہ گندھاوا، جلال خان سے ہوتے ہوئے

ڈھاڈر پہنچ جائیں اور وہاں سے سکھر سے کوئٹہ جانے والی سڑک کے ذریعہ کوئٹہ۔ اس راستے میں مہر گڑھ بھی آتا تھا جو میری دلچسپی کا باعث تھا۔ میں نے شاہ صاحب سے اس راستے سے جانے کی فرمائش کی، جو انھوں نے مان تو لی، لیکن جب سفر کی مشکلات دیکھیں تو مجھے تنگ بھی کرتے تھے، کبھی پیار سے کہتے کہ دیکھو اس ابن بطوطہ کی وجہ سے یہ سب کچھ ہو رہا ہے۔

بہر حال ایسا تو ہوتا ہے ایسے کاموں میں !

ہم جھل مگسی سے سفر شروع کرنے کے بعد جب گندھاوا کے پاس سے گزرنے لگے تو میں نے شاہ صاحب سے کہا کہ شہر میں ایک بہت ہی قدیمی مسجد ہے، اسے دیکھنا بہت ضروری ہے۔ جس پر شاہ صاحب بمشکل راضی ہوئے اور کہنے لگے کہ میں گاڑی سے باہر نہیں نکلوں گا، لیکن جب ہم مسجد کے پاس پہنچے تو اللہ کے گھر کی کشش انھیں گاڑی سے باہر لے آئی، مسجد بھی دیکھی اور اس کے ساتھ ایک مدرسے میں بچوں سے ملاقات بھی کی، شاہ صاحب نے مدرسہ میں زیرِ تعلیم بچوں کے لیے کچھ رقم بھی دی۔

یہ مسجد خان آف قلات نے بنوائی تھی اور اسے شاہی مسجد کا نام دیا تھا۔ ہم نے مسجد کے مہتمم سے بات کی اور اس کے سن تعمیر کے بارے میں پوچھا، انھوں نے بتایا کہ ایک اندازے کے مطابق یہ مسجد چار سو سال پرانی ہے۔ مسجد کا نقشہ لاہور کی بادشاہی مسجد سے ملتا جلتا ہے۔ مسجد کی دیکھ بھال بھی انتہائی اچھے طریقے پر ہو رہی تھی۔ مسجد کے پاس ہی مٹی کے ایک پرانے قلعے کے آثار موجود تھے۔

اس علاقے میں کلہوڑہ کے جنگجوؤں کا قبرستان، موتی گوہرام کا قبرستان جسے مقامی طور پر بلوچستان کا تاج محل کہا جاتا ہے بھی موجود ہیں۔ اس کے علاوہ یہاں پر ہندو بادشاہوں کے نشانات بھی ملتے ہیں۔ موقع ملے تو اس علاقے کی سیر ضرور کرنی چاہیے۔

میرے خیال میں یہ علاقے ابھی تک سیاحوں سے پوشیدہ ہیں، جس کی بڑی وجہ یہاں تک آنے کے لیے مناسب راستوں کا نہ ہونے کے ساتھ ساتھ اس بارے میں آگاہی کا نہ ہونا۔

جھل مگسی کا ذکر ایک ایسی شخصیت کے بغیر ادھورا ہے جس کے نام کی ایک چیئر یونیورسٹی آف بلوچستان میں قائم کی گئی ہے، ان کا نام نواب میر یوسف عزیز مگسی ہے۔ ان کے بارے میں جو میں جان سکا اسکا ایک خلاصہ پیشِ خدمت ہے۔

نواب میر یوسف عزیز مگسی 1908ء جھل مگسی میں پیدا ہوئے، ابتدائی تعلیم گھر پر ہی حاصل کی۔ کسی وجہ سے ان کے والد نواب قیصر خان کو ملتان میں جلاوطنی اختیار کرنی پڑی۔ یوسف خان صاحب بھی ان کے ساتھ ہی رہے۔ اس وقت ان کی عمر بیس سال تھی۔ یہ 1930ء کی بات ہے۔ اس وقت پنجاب میں کئی انقلابی تحریکیں چل رہی تھیں، تحریک آزادی ہند بھی زوروں پر تھی۔ یوسف عزیز صاحب بھی اس سے بے حد متاثر ہوئے اور وہ انڈین نیشنل کانگریس کی طرف راغب ہوئے۔ وہ بلوچستان میں بھی ایسی ہی جدوجہد شروع کرنا چاہتے تھے۔ انھوں نے ایک مضمون لکھا جس کا عنوان تھا "بلوچستان کی فریاد"۔ یہ بات اہل اقتدار کو پسند نہ آئی۔ ایک جرگہ نے انھیں ایک سال قید تنہائی اور 11000 روپے جرمانے کی سزا سنائی۔ انھوں نے بلوچستان کی آواز نامی پمفلٹ بھی شائع کیا، جسے دنیا بھر میں بے حد پذیرائی ملی۔ میر یوسف خان نے اپنی سزا پوری کرنے کے بعد اپنی جدوجہد کو مزید تیز کیا۔ انھوں نے میر عبدالعزیز کرد (برادرم جمیل کرد صاحب کے ایک بزرگ)، نوابزادہ میر عبدالرحمٰن بگٹی، محمد حسین انقا، ملک فیض محمد یوسفزئی کے ساتھ ساتھ کئی اور لوگوں کو ملا کر ایک سیاسی جماعت بنانے کا فیصلہ کیا اور اس کا نام انجمن اتحاد بلوچ رکھا۔ اس کے بعد انھیں بارہا

انگریزوں اور خان آف قلات کی طرف سے مشکلات کا سامنا کرنا پڑا، لیکن وہ اپنی جدوجہد جاری رکھنے کا عزم لیے ہوئے تھے۔ ان کے بارے میں نے کافی کچھ پڑھا۔ اس کی تفصیل یہاں بیان کرنا مناسب نہیں ۔ اتنا ضرور کہا جا سکتا ہے کہ وہ انگریزوں اور خان آف قلات کے بیک وقت نشانے پر تھے۔

تقدیر کا فیصلہ کچھ اور تھا، کوئٹہ کے زلزلے کے موقع پر وہ ان پچاس ہزار لوگوں میں شامل تھے جو اللہ کو پیارے ہوئے۔ ان کا نام سب عزت و احترام سے لیتے ہیں، یونیورسٹی میں ان کے نام کی نشست اس بات کی بین ثبوت ہے۔

مہر گڑھ : ایک سات ہزار سال پرانا شہر

گندھاوا سے نکلنے کے بعد ہم ان کچے پکے راستوں پر چل پڑے جو مہر گڑھ کی طرف جاتے تھے۔ سیلاب کی وجہ سے اکثر مقامات پر پل ٹوٹ چکے تھے، سڑک کا بھی بہت ہی برا حال تھا۔

میرے خیال میں یہ سفر ان چند سفروں میں سے ہے جن کو میں نے بڑی مشکل سے طے کیا۔ خاص طور پر شاہ صاحب کے لیے یہ سفر کافی تکلیف دہ تھا۔ ایک عجیب بات جس سے بارہا واسطہ پڑا وہ یہ کہ جب بھی مقامی ساتھیوں سے پوچھا جاتا ہے کہ سفر کتنے گھنٹے کا ہے؟ وہ اتنا کم وقت بتاتے کہ کوئی گھبراہٹ نہیں ہوتی تھی لیکن حقیقت اس کے برعکس ہوتی تھی۔ میرا تجربہ یہ ہے کہ وہ جو بھی وقت بتائیں اسے دو سے ضرب دے لیں، اس سے آپ کو صحیح وقت کا پتہ چل جائے گا۔

ہم صبح سات بجے جھل مگسی سے چلے تھے، سب کا خیال تھا کہ صرف پانچ گھنٹے کا راستہ ہے، لیکن ہم بڑی مشکل سے شام پانچ بجے کوئٹہ پہنچے۔

راستے میں ایک دلچسپ واقعہ پیش آیا جس کا ذکر میں ضرور کرنا چاہوں گا۔ ہم ایک جگہ سے گزرے تو وہاں پر دو لوگ ہتھیار لئے کھڑے تھے۔ پوچھنے پر پتہ چلا کہ وہ یہاں کے رہنے والے سردار یار محمد رند کے ذاتی محافظ ہیں۔ انھوں نے اپنی مقامی زبان میں بات کی ہمارے ساتھ بیٹھے ہوئے عزیز بھائی نے انھیں کچھ جواب دیا، جس پر انھوں نے ہمیں جانے کی اجازت دی۔ بعد میں، میں نے عزیز بھائی سے سے پوچھا کہ کیا بات تھی؟ انھوں نے بتایا کہ یار محمد رند جو کہ وفاقی وزیر بھی رہے ہیں کی ایک قبیلے سے دشمنی ہے۔ وہ پوچھ رہے تھے کہ آپ میں سے کوئی ان کے دشمن قبیلہ سے تو نہیں ہے۔ یہ ہماری خوش قسمتی تھی کہ ہم پنجاب سے تھے اور مقامی ساتھیوں میں سے کوئی بھی ان کے دشمن قبیلے سے نہیں تھا۔ اس طرح سے ہم خیریت سے اس علاقے سے نکل آئے۔

مہر گڑھ : جنوبی ایشیاء کا نو ہزار سال پرانا شہر

میں نے مہر گڑھ کی بے شمار تصاویر دیکھی ہوئی تھیں اس سے یہ لگتا تھا کہ یہ اسی طرح کا شہر تھا جیسا موہن جو داڑو یا ہڑپہ ہے۔ تاریخ سے بھی یہی پتہ چلتا ہے کہ یہ اسی دور کا ایک شہر تھا، لیکن جب اس کے قریب پہنچے تو کسی بھی طرح کا کوئی بھی بورڈ نہیں لگا ہوا تھا، جس پر کوئی تفصیل لکھی ہو۔

ایک صاحب سے پوچھا تو انھوں نے کہا سامنے تین ٹیلے ہیں، وہی مہر گڑھ ہے۔ وہاں پر نہ کوئی چار دیواری تھی اور نہ ہی کسی بھی طرح کی حفاظت کا کوئی بندوبست تھا۔ ہم ایک ٹیلے پر چڑھے اور دیکھا کہ اور کسی بھی طرح کے کوئی آثار قدیمہ نہیں تھے سب کچھ مٹی میں دفن تھا۔ ٹوٹے ہوئے برتنوں اور اینٹوں کے علاوہ کچھ بھی نہ تھا۔ میرا اپنا خیال ہے کے سات ہزار سے لے کر نو ہزار سال تک کے پرانے شہر کو اگر اچھے

طریقے سے سنبھالا جاتا تو پوری دنیا سے لوگ اس کی سیاحت کے لیے آتے، لیکن ایسا نہیں تھا۔

مہر گڑھ سے متعلق صرف اتنا ہی بتانا کافی ہے کہ یہ کچھی کے میدانی علاقے میں ایک قدیم شہر ہے، 1974ء میں ایک فرانسیسی ماہر آثار قدیمہ اور اس کی بیوی نے مل کر اسے دریافت کیا تھا۔، اس کے بعد بھی یہاں کئی مرتبہ کھدائی کی گئی۔ ماہرین کے بقول یہ اس علاقے کی قدیم ترین آبادی تھا۔ کچھ لوگوں کے بقول یہ شہر نو ہزار سال پرانا شہر ہے اور جنوبی ایشیا کا سب سے پرانا شہر مانا جاتا ہے۔ یہ بھی کہا جاتا ہے کہ یہیں سے انڈس ویلی کا آغاز ہوا ہے۔ اس سے زیادہ یہاں اسکی تفصیل دینا مناسب نہیں ہوگا۔ جن لوگوں کو آثار قدیمہ سے دلچسپی ہے، انھیں یہاں ضرور آنا چاہیے، کچھ بھی دیکھنے کو نہیں ملے گا لیکن شوق ضرور پورا ہوگا، جیسے میرا ہوا۔

مہر گڑھ دیکھنے کے بعد ڈھاڈر میں کھانے کے لیے رکے اور اس کے بعد کوئٹہ کی طرف روانہ ہو گئے۔ دو دن کا سفر جو کوئٹہ سے صبح پانچ بجے شروع کیا اگلے دن شام پانچ بجے کوئٹہ پہنچ کر ختم ہوا۔

اس دوران جو کچھ میں نے دیکھا، سمجھا، سنا، جانا میں نے آپ کی خدمت میں پیش کر دیا ہے۔ امید ہے اس سے آپ کی معلومات میں بھی اضافہ ہوا ہوگا اور آپ میں بھی اس علاقے کو دیکھنے کا شوق پیدا ہوا ہوگا۔

ڈیرااللہ یار اور صحبت پور: دو عظیم شخصیتوں کے نام پر آباد شہر

جب 2020 ء کے آغاز میں دنیا بھر میں کرونا وبا کی لہر آئی تو اس کے اثرات ہر جگہ پر پھیل گئے، پاکستان بھی اس کی زد میں آیا۔اس موقع پر الخدمت فاؤنڈیشن نے اپنے کوئی تیس ہزار سے زائد رضاکاروں کی مدد سے پورے ملک میں دو اہم ترین کام کیے۔ایک یہ کہ ایک فوری طور پر ان لوگوں کے لئے راشن کا بندوبست کیا جو کاروبارِ زندگی بند ہونے کی وجہ سے سخت مشکلات کا سامنا کر رہے تھے۔ دوسرا، پر عزم رضاکاروں کی ٹیم نے عوامی مقامات پر سپرے کا بھی کام شروع کیا تاکہ کرونا کے جراثیم کو ختم کرکے کرونا کی وباء کو پھیلنے سے روکا جاسکے۔یہ کام اپریل 2020 ء سے ستمبر 2020 ء تک کیا جاتا رہا۔جب کسی حد تک کرونا کی وباء پر قابو پا لیا گیا تو الخدمت فاؤنڈیشن کے ذمہ داران نے ان لوگوں کے لئے جنہوں نے دن رات کام کیا اور اپنی جان کو بھی داؤ پر لگایا تھا کی خدمات کو سراہانے کے لیے ایک پروگرام ترتیب دیا۔

اسی سلسلے بھی ایک پروگرام بلوچستان کے نصیرآباد ڈویژن میں ڈیرہ الہ یار (ضلع جعفرآباد) میں بھی رکھا گیا اور مجھے اس میں شرکت کے لیے کہا گیا۔میرے ساتھ، میرے انتہائی عزیز سعد مرتضی جو کہ الخدمت کے مرکزی دفتر میں کے ڈیپارٹمنٹ کے سربراہ ہیں، بھی شریک تھے۔ہم یکم جنوری 2021ء کو لاہور سے چل کر رات سکھر میں رکے، اگلے دن سکھر بیراج کی سیر کرتے ہوئے، شکارپور اور جیکب آباد کے پاس سے گزر کر ڈیرہ اللہ یار چلے گئے۔ایک رات ہم ڈیرااللہ یار میں رکے اور اگلے دن واپس سکھر آ گئے۔

ڈیرہ اللہ یار کے ساتھ ساتھ ہم نے جیکب آباد، صحبت پور، روجھان جمالی اور ایک بڑے کیٹل فارم، جہاں بھاگ ناڑی بیل کی نسل کو پروان چڑھانے کا بندوبست

کیا جاتا ہے بھی دیکھا۔ اس کے ساتھ ساتھ ڈیرہ اللہ یار میں جماعت اسلامی کے زیر انتظام چلنے والے ایک اسکول کو بھی دیکھنے کا موقع ملا۔ڈیرہ اللہ یار کے پاس ایک پرانا مقبرہ بھی ہے وہاں بھی جانے کا اتفاق ہوا۔ واپس لاہور آنے سے پہلے خیر پور اور اس کے قریب ایک قلعہ کی سیر بھی کی۔رات کو ہم اپنے دوست راشد پٹھان کے گاؤں بھی گئے اور ایک مدت کے بعد سردیوں میں آگ جلا کر اس کے ارد گرد بیٹھ کر گاؤں میں گزرا ہوا اپنا بچپن یاد کیا۔ سکھر میں رات رکے اور اس سے اگلے دن لاہور واپس آ گئے۔ یوں اس چار روزہ سفر کا اختتام ہوا۔

اس سفر میں جو دیکھا، جو سنا، جو سمجھا، سب آپ کی خدمت میں پیش کر رہا ہوں۔ اس امید کے ساتھ کہ میری یہ کوشش آپ کی معلومات میں اضافہ بھی کرے گی اور ساتھ ہی آپ کو سیاحت کے لیے جانے پر مجبور بھی کرے گی۔

ڈیرہ اللہ یار: ایک عظیم فرد کی یاد میں بسایا گیا شہر

ڈیرہ اللہ یار سکھر سے کوئٹہ جانے والے سڑک (N 65) پر واقع ہے۔ اس کا فاصلہ سکھر سے نوے کلومیٹر ہے۔ جیسے سکھر۔لاہور موٹروے شروع ہوئی ہے، تو بہت سے لوگ کوئٹہ سے سبی اور سکھر تک آتے ہیں اور یہاں سے موٹروے کے ذریعے پنجاب اور کے پی کے کی طرف جاتے ہیں۔

ہم نے جب یہ سفر کیا، اس وقت لاہور۔ سکھر موٹروے بن چکی تھی، ہم نے اسی راستے پر سفر کیا۔ سکھر سے نکلنے کے بعد لکھی غلام شاہ نام کا ایک قصبہ آتا ہے جہاں سے لاڑکانہ کی طرف ایک سڑک نکلتی ہے۔اس سے آگے شکارپور کا بڑا قصبہ ہے۔ ہم شکارپور سے گزرتے ہوئے جیکب آباد کی طرف چلے گئے۔ (شکارپور کا تعارف میں اپنے سندھ کے سفر ناموں میں کر چکا ہوں)۔جیکب آباد صوبہ سندھ کا آخری سرحدی

شہر ہے،اس کے بعد پندرہ کلومیٹر کے فاصلہ پر ڈیرہ اللہ یار واقع ہے جو بلوچستان کا ایک اہم شہر ہے۔

ہم جاتے وقت جیکب آباد میں نہیں رکے ,تاکہ ڈیرہ اللہ یار میں ہونے والے پروگرام میں وقت پر پہنچنے سکیں۔ اس لیے ہم سیدھے ڈیرہ اللہ یار پہنچ گئے۔شام میں ہمارے مقامی دوست ہمیں جیکب آباد کی سیر کرانے کیلئے لے آئے، اور ہم نے جیکب آباد میں مسٹر جیکب کی قبر بھی دیکھی اوراس کے ساتھ اس کا بنایا ہوا شہر بھی اور شہر کے بیچ میں گھنٹہ گھر بھی۔ جن کا ذکر میں اگلے صفحات میں کروں گا۔

ڈیرہ اللہ یار میں ایک سرکاری عمارت میں الخدمت فاؤنڈیشن بلوچستان کے رضاکاروں کی حاصلہ افزائی کا پروگرام تھا۔ اس پروگرام میں سو سے زائد لوگ شریک تھے۔ نواب صحبت خان کے نواب خاندان کے موجودہ نواب بھی اس پروگرام میں شریک تھے۔

ہم سب کا فرض ہے کہ ہم ان رضاکاروں کی خدمات کا اعتراف کریں جنھوں نے کوڈ کے دنوں میں، جب کوئی بھی گھر سے نہیں نکلتا تھا، گھر سے نکلے اور عوام کی خدمت کی۔ انھوں نے مساجد، مندروں، گوردواروں، ہسپتالز، اسکولز، کالجز، غرض کوئی بھی ایسی جگہ نہ چھوڑی جہاں پر انھوں نے سپرے نہ کیا ہو۔ اس کے ساتھ ساتھ ایسے گھر وں میں بھی گئے جہاں لوگ بیماروں کو چھوڑ کر چلے گئے تھے۔ان کے گھروں میں سپرے بھی کیے گئے۔ شہر کے معززین بھی بڑی تعداد میں اس پروگرام میں شریک تھے۔ان سب لوگوں نے ان رضاکاروں کی خدمات کا اعتراف کیااورانھیں تحائف بھی پیش کیے۔

پروگرام سے فارغ ہونے کے بعد میں نے اپنے دوستوں سے کہا کہ میں یہاں پر واقع اہم مقامات دیکھنا چاہتا ہوں۔اس بات کا ذکر میں پہلے ہی برادرم جمیل احمد کرد صاحب کے ساتھ کر چکا تھا۔انھوں نے مجھے یقین دلایا تھا کہ آپ کی سیاحت کا تسلی بخش انتظام ہوگا۔ وقت اور فاصلوں کو دیکھتے ہوئے یہ طے ہوا کیاآج ہم صحبت پور پر جائیں گے اور وہاں سے واپس آنے کے بعد جیکب آباد اور رات جماعت اسلامی کے رہنما بادینی صاحب کے گھر عشائیہ میں شرکت کریں گے۔

اس سے پہلے کہ میں آپ کو آگے کی بات بتاؤں میں چاہوں گا کہ جناب میر جعفر خان جمالی کا تعارف کرواؤں جن کے نام پر یہ ضلع بنایا گیا ہے اوراس کے ساتھ ساتھ میر اللہ یار کھوسو صاحب کا بھی تعارف کرواؤں جن کے نام پر اس شہر کا نام رکھا گیا ہے۔ یقیناً یہ لوگ بڑے آدمی ہی ہوں گے، جن کی اتنی عزت کی گئی ہے۔

ڈیرہ اللہ یار خان سے چھ سڑکیں نکلتی ہیں۔ ایک سڑک بطرف جیکب آباد، شکارپور، سکھر، دوسری اس کے مشرق سے کندھ کوٹ تک جاتی ہے، تیسری رتوڈیرو کی طرف جاتی ہے، چوتھی اوستہ محمد کی۔ طرف، پانچویں کوئٹہ کی طرف اور چھٹی صحبت پور کی طرف جاتی ہے۔

اس طرح سے اگرآپ نقشے کو دیکھیں توآپ جان سکیں گے کہ ڈیرہ اللہ یار خان اس علاقے کا ایک مرکزی شہر بنتا ہے۔ اس کے جنوب میں سکھر اور شکارپور ہے جبکہ مشرق میں کندھ کوٹ اور صادق آباد، شمال میں ڈیرہ مراد جمالی شمال مشرق میں ڈیرہ بگٹی اور سوئی کے مقامات ہیں۔ مغربی طرف شہداد کوٹ اور شمال مغرب میں گنداوا کا ایک قدیم قصبہ موجود ہے۔

اس ضلع کا نام جعفرآ باد ہے جو میر جعفر خان جمالی کے نام پر رکھا گیا ہے، اس کا ضلعی ہیڈ کوارٹر ڈیرہ اللہ یار خان ہے۔ یاد رہے کہ ڈیرہ اللہ یار خان کا پرانا نام جھٹ پٹ تھا۔ میر جعفر خان جمالی کا ایک مختصر تعارف آپ کی دلچسپی کا باعث ہوگا۔

میر جعفر خان جمالی 1911ء میں روجھان جمالی میں پیدا ہوئے۔ میر ظفراللہ جمالی سابق وزیرِ اعظم پاکستان بھی اسی قصبہ سے تعلق رکھتے تھے، اس کا تفصیلی ذکر اگلے صفحات میں آئے گا۔ اس خاندان کے سربراہ میر در محمد جمالی ایک عظیم سماجی مصلح تھے، انھیں سخی کے نام سے بھی یاد کیا جاتا تھا۔ میر جعفر خان جمالی کے والد میر تاج محمد جمالی بھی ایک مخیرّ اور پرجوش مسلمان تھے۔ وہ اس علاقے میں مسلم بھائی چارے کا پرچار کرتے تھے اور آل انڈیا کانگریس کے سخت مخالف تھے۔

میر جعفر خان جمالی مسلم لیگ کے ایک سرکردہ راہ نما تھے انھوں نے "دو قومی نظریہ" کو بلوچستان کے کونے کونے تک پہنچایا۔ وہ قائداعظم محمد علی جناح کے بہت ہی قریبی ساتھی تھے۔ ان کی کوششوں کی وجہ سے نصیرآباد اور جیکب آباد جیسے علاقے مسلم لیگ کے گڑھ میں تبدیل ہو گئے۔ انھوں نے 1939ء میں مدراس میں مسلم لیگ کے سالانہ اجلاس میں تیس ممتاز سیاسی شخصیات کے ساتھ شرکت کی۔ وہ لاہور کے جلسہ میں بھی شریک ہوئے۔ ان کی مسلسل اور انتھک کوششوں کی بدولت بلوچستان میں پاکستان کا نظریہ مقبول ہوا۔ ان کی انھی خدمات کی بدولت اس ضلع کا نام جعفرآباد رکھا گیا، جعفر ایکسپریس ریل گاڑی کا نام بھی انھی کے نام پر رکھا گیا ہے۔ وہ 1967ء میں اس دارِ فانی سے رخصت ہوئے۔ ان کی خدمات ہمیشہ یاد رکھی جائیں گی۔

ڈیرہ اللہ یار کا پرانا نام جھٹ پٹ" تھا (اس کی وجہ تسمیہ کا پتہ نہیں چل سکا)۔ اب اس کا نام ایک سیاسی رہنما میر اللہ یار خان کھوسہ کے نام پر ڈیرہ اللہ یار خان رکھا گیا ،ڈیرہ کا مطلب آبادی ہوتا ہے، جیسے ڈیرہ اسمٰعیل خاں وغیرہ۔ میر اللہ یار خان کھوسہ کا

تعلق جمہوری وطن پارٹی سے تھا۔آپ جناب اکبر بگٹی کی دوسری برسی کے موقع پر ایک جلسے میں موجود تھے کہ ایک بم پھٹ گیا، جس کی نتیجے میں آپ سمیت پچیس سے زائد لوگ شہید ہو گئے۔

اس قصبے کو 1932 ء میں بسایا گیا اور کیپٹن ہوک بلینڈ یہاں کا پہلا اسسٹنٹ کمشنر مقرر کیا گیا تھا جس کا اس شہر کو بسانے میں ایک اہم کردار تھا۔ اس انگریز آفیسر کے بارے کچھ زیادہ معلومات نہ مل سکیں۔ اس وقت یہ 'جھٹ پٹ' سب ڈویژن کے نام سے مشہور تھا اور ضلع جیکب آباد، سندھ کا حصہ تھا۔

یاد رہے کہ ڈیرہ اللہ یار خان روہڑی۔چمن ریلوے لائن پر واقع ہے جسے ML-3 بھی کہا جاتا ہے جو 1880ء میں بچھائی گئی تھی۔ یہ لائن روہڑی جنکشن اسٹیشن سے شروع ہوتی ہے اور چمن اسٹیشن پر ختم ہوتی ہے۔ اس ریلوے لائن کی کل لمبائی 523 کلومیٹر ہے۔اس لائن پر روہڑی جنکشن سے چمن تک 35 ریلوے اسٹیشن ہیں اور ڈیرہ اللہ یار خان کا ریلوے اسٹیشن اسی دور کا بنا ہوا ہے۔

ہمیں کئی مرتبہ اس شہر سے گزرنے کا اتفاق بھی ہوا۔اس شہر کی حالت بھی باقی شہروں کی نسبت کوئی زیادہ بہتر نہ تھی۔ میں ذاتی طور پر اس بات کا قائل ہوں کہ جب تک لوگ خود اپنی اصلاح کے لئے تیار نہیں ہوتے کوئی بھی ریاستی ادارہ ان کی دیرپا اصلاح نہیں کر سکتا۔ بہت سارے کام تو مقامی لوگ بھی کر سکتے ہیں، لیکن ایسا نہیں ہے، جو کہ ایک قابلِ توجہ بات ہے۔ اس کا حل جہاں ریاستی اداروں کی کارکردگی کو بہتر بنانا ہے وہیں پر لوگوں کے اندر شعور کو بیدار کرنا بھی ہے کہ وہ بھی اپنی مدد آپ کے تحت بہت سارے بہتری کے کام کریں۔

اللہ کرے کہ ہم یہ شعور بیدار کرنے میں ہم کامیاب ہو جائیں آمین۔

صحبت پور : نواب صحبت خان گولہ کے نام پر بسایا گیا شہر

ہم اپنے مقامی دوستوں کے ساتھ صحبت پور راو نہ ہوئے۔ڈیرہ اللہ یار سے صحبت پور پچیس کلومیٹر کے فاصلے پر واقع ہے۔ سڑک کی حالت بھی کافی بہتر تھی اور ہم آدھ گھنٹے میں صحبت پور پر پہنچ گئے۔ صحبت پور ایک پرانا شہر ہے۔اس کے ارد گرد چار دیواری بھی ہے۔ ہم ایک بڑے گیٹ سے اندرون شہر چلے گئے۔ دوستوں نے بتایا کہ یہاں ایک قدیمی مسجد بھی موجود ہیں جو دیکھنے کے لائق ہے۔ نماز عصر کا وقت تھا، ہم نے اس مسجد میں نماز ادا کی۔

یہ مسجد بہت ہی خوبصورت طریقے سے بنائی گئ ہے۔ سندھی اور مغل طرز تعمیر کا یہ ایک خوبصورت نمونہ ہے۔ میں یہ نہیں جان پایا کہ مسجد کب شروع ہوئی کس نے بنائی؟ میرا اندازہ یہی ہے کہ یہ سردار صحبت خان گولہ کے خاندان کے لوگوں نے ہی اسے بنایا ہوگا۔

مسجد سے کچھ فاصلے پر ہی سردار صحبت خان کے آبائی گھر بھی موجود ہیں۔اس دن ان کی برسی تھی اور صبح سے بے شمار لوگ ان کے ہاں آرہے تھے، ہم بھی وہاں چلے گئے۔ ان کے موجودہ نواب جو اسلام آباد میں رہتے ہیں اور پیشے کے اعتبار سے ڈاکٹر ہیں، وہ بھی اپنے گھر موجود تھے۔ انھوں نے ہمارا استقبال کیا اور بڑے اچھے انداز سے ہماری مہمان نوازی کی۔ ڈاکٹر صاحب ڈیرہ اللہ یار خان میں ہمارے پروگرام میں بھی شریک ہوئے تھے۔آپ نے نواب صحبت خان کے بارے میں ہمیں بہت کچھ بتایا جسے جان کر ہمیں بے حد خوشی ہوئی۔

نواب صحبت خان گولہ ایک بلوچ قبیلے کے سربراہ تھے اور اپنی سخاوت اور لوگوں کی بھلائی کے لیے کیے گئے کاموں کی وجہ سے بے حد احترام کی نگاہ سے دیکھے جاتے

تھے۔ ان کی پیدائش 1858ء میں ہوئی اور وہ 1930ء میں وفات پا گئے۔ انھوں نے کئی شہروں میں مسافروں کے لیے آرام گاہیں یعنی سرائیں بنوائیں، جو اس دور کی ایک بہت بڑی ضرورت تھی۔ میں نے نیٹ پر سبی میں موجود ایک سرائے کی تصویر دیکھی ہے جس میں ستر سے زائد کمرے ہیں اور درمیان میں ایک گھوڑے پر بیٹھے نواب صاحب کا سٹیچو بھی ہے۔ یہ بہت ہی اچھی بات ہے۔ ان کی موت کے سوا سو سال بعد بھی انھیں یاد رکھا جا رہا ہے جو اس بہادر اور مہربان انسان کا حق بنتا تھا۔

جیکب آباد: ایک صاحب دل کا بسایا ہوا شہر

صحبت پور سے واپسی پر ہمارے پاس کچھ وقت تھا، ہمارے مقامی دوستوں نے کہا کہ جیکب آباد، ڈیرہ اللہ یار خان سے پندرہ کلومیٹر کے فاصلے پر ہے اور صبح شاید وقت نہ ملے اس لئے اسے ہم ابھی جا کر دیکھ آتے ہیں۔

ہم شہر سے نکلے راستے میں سندھ اور بلوچستان کی سرحد پر واقع پولیس چوکی سے گزرتے ہوئے سندھ کے ایک مشہور اور مصروف شہر جیکب آباد میں داخل ہوئے۔ شہر کے بازاروں کو دیکھتے ہوئے صاف محسوس ہوتا تھا کہ انھیں باقاعدہ ایک پلاننگ کے تحت ہی بنایا گیا ہے، لیکن اب رش کی وجہ سے بازار سے گزرنا کافی مشکل کام تھا۔ میری دلچسپی سب سے زیادہ گھنٹہ گھر اور اس کے ساتھ ساتھ جنرل جیکب کی قبر دیکھنے میں تھی۔

ہم سب سے پہلے اس چھوٹے سے قبرستان میں پہنچے جہاں جنرل جیکب کی قبر بنی ہوئی ہے۔ ان کی قبر کے ساتھ کئی اور قبریں بھی موجود ہیں۔ شام ہو چکی تھی، اس لئے میں ہم بہت زیادہ چیزیں نہیں دیکھ پائے، لیکن میری یہ خواہش پوری ہو گئی کہ میں نے ایک عظیم آدمی کی قبر کو دیکھا جس نے اس دور دراز علاقے میں جہاں بے انتہا گرمی بھی پڑتی ہے ارد گرد کوئی نہری نظام بھی نہیں تھا، ایک پرانے گاؤں جس کا نام خان

گڑھا تھا، کی جگہ پر اس شہر کی بنیاد رکھی اور لوگوں نے محبت سے اس شہر کا نام اسی کے نام پر رکھا اور آج تک کسی کو اس کا نام بدلنے کا شوق بھی پیدا نہیں ہوا۔ یاد رہے کی اس کی زندگی میں لوگ اسے جیکب صاحب بہادر کا شہر کہتے تھے، بعد میں اس کا نام جیکب آباد رکھا گیا۔

قبرستان سے آنے کے بعد مین بازار میں ایک طرف گھنٹہ گھر دیکھا۔ گھنٹہ گھر کے چاروں طرف دیوار بنا کر اسے محفوظ کیا گیا ہے۔ یہاں پر وہ مشہور گھڑیال بھی لگا ہوا ہے جو اس دور میں اپنی نوعیت کا ایک منفرد گھڑیال تھا (گھڑیال کی تفصیل پڑھنے سے تعلق رکھتی ہے)۔ ہم اس عمارت کے اندر چلے گئے۔ یہ اسی طرح کا ایک کلاک ٹاور ہے جیسے انگریزوں نے پاکستان کے دیگر شہروں میں بھی بنائے تھے۔ فیصل آباد کا گھنٹہ گھر اس سلسلے میں ایک اہم مقام رکھتا ہے جو ان سب سے بڑا ہے۔ ان سب کا طرز تعمیر تقریباً ایک جیسا ہے۔ ایسی تعمیرات سے انگریزوں کا مقصد اپنی شان و شوکت ظاہر کرنے کے ساتھ ساتھ یہ بتانا بھی ہوگا کہ لوگون کو اپنے وقت کا خیال بھی رکھنا چاہیے۔ جیکب آباد شہر کے بارے میں نے جو جانا اس کا خلاصہ پیش خدمت ہے ۔ میں نے تمام تر معلومات انگریزی 12 مئی, 2012ء کو روزنامہ ڈان میں چھپنے والے ایک مضمون سے لی ہیں، جس کا عنوان ہے

Remembering-general-john-jacob-an-able-administrator-and-a-master-planner

جیکب 1812ء میں انگلینڈ میں پیدا ہوئے۔ انھوں نے سولہ سال کی عمر میں فوج میں کمیشن حاصل کیا اور 1828ء میں ہندوستان آ گئے۔ وہ مختلف مقامات پر کام کرنے کے بعد شمالی سندھ آ گئے، جہاں ان کی ذمہ داری بلوچستان کی طرف سے کسی بھی طرح کے حملے کو روکنا تھی۔ یاد رہے کہ اس وقت انگریزوں نے بالائی سندھ اور

پنجاب کے جنوبی علاقے فتح کر لیے تھے، اوران علاقوں میں نئے شہر اور چھاؤنیاں بنا رہے تھے۔ جیکب جب اس علاقے میں آئے اس وقت یہ علاقے بیابان تھے اور گرمی بھی زوروں پر ہوتی تھی۔ وہ ایک پرعزم سپاہی ہونے کے ساتھ ساتھ، ایک بہادر کمانڈر بھی تھے۔ اس کے علاوہ وہ ایک انجینئر بھی تھے۔ انھیں شہروں کی پلاننگ کا بھی شوق تھا۔ ان سب سے بڑھ کر وہ مقامی لوگوں کی بھلائی کے کاموں میں بھی بڑھ چڑھ کر حصہ لیتے تھے۔

جس وقت وہ اس علاقے میں آئے، اس وقت یہ علاقہ ایک صحرا کے علاوہ کچھ بھی نہ تھا۔ امن امان کا دور تک کوئی نشان نہ تھا۔ انھوں نے امن قائم کرکے قصبے کے لیے بنیادی ڈھانچہ بنانا شروع کیا۔ اس کام کے لیے انھوں نے قصبے کے ارد گرد سڑکوں کا ایک جال بچھایا۔ اس کام کے لیے اسے فنڈز درکار تھے جو ایسٹ انڈیا کمپنی نہیں دے رہی تھی۔ اس کے باوجود، انھوں نے ہمت نہ ہاری۔ انھوں نے یہاں ایک نہر بھی کھدوائی اور علاقے کو ایک سرسبز علاقہ بنا دیا۔

پینے کا پانی اس علاقے کا سب سے بڑا مسئلہ تھا۔ اسے حل کرنے کے لیے انھوں نے ایک ٹینک بنوایا، جس میں نہر کے ذریعے پانی لایا جاتا تھا۔ ان کا سب سے بڑا کارنامہ یہ مانا جاتا ہے کہ انھوں نے افرد کی بجائے قبیلے کو اجتماعی ذمہ داری سونپی اور اس طرح سے لوگوں کو کام پر آمادہ کیا۔

جان جیکب کی زندگی اور کارناموں پر اب تک چار کتابیں لکھی جا چکی ہیں، لیکن ایک بھی کتاب کسی مقامی فرد نے مقامی زبان میں نہیں لکھی۔ ایک مرتبہ کچھ لوگوں نے اس شہر کا نام بدلنے کی کوشش بھی جس کی بنیاد جیکب کا عیسائی ہونا تھا، لیکن خوش قسمتی سے یہ تحریک کامیاب نہ ہو سکی۔

پانچ دسمبر 1858ء کو صرف 46 سال کی عمر میں ان کی وفات ہو گئی۔ اس میں کوئی شک نہیں کہ انھوں نے اپنی عمر سے کہیں زیادہ کام کیا تھا۔ جو محبت اور احترام اسے علاقے کے لوگوں کی طرف سے ملا، ایسا کم ہی کسی کو ملا ہوگا۔ انھیں سرکاری اعزاز کے ساتھ باعزت طریقے سے شہر کے وسط میں دفن کیا گیا۔ ان کی قبر پر آج بے شمار لوگ عقیدت کے پھول نچھاور کرتے ہیں۔

جماعت اسلامی کی تحت چلنے والا ایک خوبصورت الہدیٰ ہائی اسکول

اگلے دن صبح جماعت اسلامی کے مقامی دوستوں نے جماعت اسلامی کے تحت چلنے والے ایک اسکول میں ناشتے کی دعوت دی اور ساتھ ہی کہا کہ وہاں پر بچوں سے بات بھی کرنا ہوگی۔ ہم وقت پر اسکول میں پہنچ گئے۔ اسکول کی انتظامیہ نے ہمارے لئے بہترین ناشتے کا بندوبست کیا ہوا تھا۔ اس کے بعد اسکول کی اسمبلی سے بات چیت کرنے کا موقع بھی ملا۔

یہ اسکول جماعت اسلامی نے کئی سال قبل اپنے نام سے قائم کیا تھا، اس میں ایک ہزار سے زائد بچے تعلیم حاصل کر رہے ہیں۔ اس اسکول کی خاص بات یہ ہے کہ جماعت اسلامی نے کسی بھی طرح کا کوئی بھی پردہ رکھے بغیر اسے جماعت اسلامی کا اسکول لکھا ہے اور اسکول میں جگہ جگہ جماعت اسلامی کا نام بھی لکھا ہوا ہے۔ جو کہ ایک بہت ہی منفرد بات تھی۔ جماعت نے اپنے نام کو چھپانے کی بجائے سبھی کو یہ بتایا ہے کہ یہ جماعت اسلامی کا اسکول ہے، اس کے باوجود ایک بڑی تعداد میں بچے پڑھ رہے ہیں اور یہ اسکول سالہا سال سے شہر کے لوگوں کی بہترین خدمت کر رہا ہے۔

ہم نے دیکھا کہ اسکول کی مختلف دیواروں پر بہت اچھی تصاویر بنی ہوئی تھیں۔ معلوم کرنے پر پتہ چلا یہاں کے ایک طالب علم جواب کسی کالج میں پڑھاتے ہیں، وہ ایک اچھے آرٹسٹ ہیں یہ سب تصاویر انھوں نے ہی بنائی ہیں۔

یہ سب کچھ دیکھ کر بہت ہی اچھا لگا اور خاص طور پر یہ بات کہ یہ اسکول جماعت اسلامی نے اپنے نام سے شروع کیا اور مدت سے اسے چلا رہے ہیں اور لوگ ان پر اعتبار بھی کرتے ہیں۔ یہاں پر بچوں کا ایک بڑی تعداد ہونا اس کا منہ بولتا ثبوت ہے۔

اللہ رب العزت سے دعا ہے کہ اللہ تعالی ہمارے ان ساتھیوں کو مزید اچھے طریقے سے لوگوں کی خدمت کرنے کی توفیق عطا فرمائے۔ آمین، ثم آمین

بھاگ ناڑی کیٹل فارم

ہم اگلے روز روجھان جمالی سے کچھ فاصلے پر موجود ایک سرکاری کیٹل فارم دیکھنے گئے، جسے عمومی طور پر حق باہو کیٹل فارم کہتے ہیں۔ اس فارم کی خوبی یہ ہے یہاں پر بھاگ ناڑی نسل کی گائے اور بیل موجود ہیں۔ ان کی نسل کو محفوظ کرنے اور آگے بڑھانے کے لیے یہ فارم بنایا گیا ہے۔ اس وقت اس میں کوئی سو سے زیادہ جانور رکھے ہوئے تھے ، جن میں گائے زیادہ اور بیل کم تھے۔ مجھے پہلی مرتبہ بھاگ ناڑی نسل کے بیل سبی میلے میں دیکھنے کو ملے تھے۔ اب ایک مدت بعد اس فارم میں انھیں قریب سے دیکھنے کا موقع ملا۔ ان بیلوں کو دیکھنا میرا ایک شوق ہے، جسکی وجہ میرا دیہاتی پس منظر ہے۔ مجھے یاد ہے کہ میں بچپن میں اپنے دادا جان کے پاس گاؤں میں رہتا تھا اس وقت ہمارے پاس ایک بھاگ ناڑی نسل کا بیل تھا، جو بہت ہی خوبصورت تھا، مجھے جس سے بے حد لگاؤ تھا۔ آج مجھے اتنی بڑی تعداد میں اتنے خوبصورت بیل اور گائے دیکھنے کا موقع ملا، جس پر میں بے حد خوش تھا اور مقامی دوستوں کا شکر گزار بھی تھا۔

بھاگ ناڑی بیل ایک بہت ہی خوبصورت جانور ہے، جس کی ابتدا بلوچستان کے علاقے سبی سے ہوئی ۔ یہ نسل پاکستان کے علاوہ ہندوستان میں بھی پائی جاتی ہے۔ اس کا نام بھاگ نامی قصبے کی وجہ سے ہے۔ اس (بیل اور گائے) کا رنگ عام طور پر سفید یا

سرمئی ہوتا ہے، البتہ ان کی گردن سیاہ ہوتی ہے اور دم کا کچھ حصہ بھی سیاہ ہوتا ہے۔ بے حد مضبوط گردن ، چھوٹے کان، چھوٹے سینگ، سیدھی پیٹھ، چوڑا سینہ اور ایک درمیانے سائز کا کوہان، اس کی خاص نشانیاں ہیں۔ جسامت میں اس کا کوئی مدِ مقابل نہیں ہے۔ ایک بالغ بیل 1,600 کلو گرام وزن کا ہوتا ہے اور اس کا قد سات فٹ تک بڑھ سکتا ہے۔ میری زندگی کی خواہشات میں ایک بڑی تعداد میں اس نسل کے بیل پالنا بھی شامل ہے، یہ خواہش کب پوری ہوتی ہے، اللہ ہی بہتر جانتا ہے۔

روجھان جمالی : میر ظفراللہ جمالی کا شہر

کیٹل فارم سے واپسی پر سڑک سے کچھ فاصلے پر ہمارے راستے میں روجھان جمالی نام کا ایک قصبہ آتا ہے۔ میر ظفراللہ جمالی، جو پاکستان کے وزیراعظم بھی رہ چکے ہیں کا تعلق اسی قصبے سے تھا۔ اسی وجہ سے یہ قصبہ دنیا بھر میں جانا جاتا ہے۔ میں نے اپنے دوستوں سے اس خواہش کا اظہار کیا کہ میں چاہتا ہوں کے ان کی قبر پر فاتحہ خوانی کروں ان کے گھر میں کوئی ہوں تو ان کے ساتھ تعزیت بھی کروں۔ یادرہے کہ چند ماہ قبل ہی ان کا انتقال ہوا تھا، یہ قصبہ ایک بڑے گاؤں کی طرح محسوس ہوتا تھا۔ ہم سڑک سے اتر کر اس قصبہ کی طرف چل پڑے۔ آبادی سے پہلے دائیں طرف قبرستان اور اس میں واقع ایک مزار اور ایک بڑی مسجد موجود تھی۔

ہم وہاں چلے گئے مزار تو کافی بڑا تھا، یہ کس بزرگ کا ہی تھا، اس بارے مجھے کچھ معلوم نہیں ۔مزار کے باہر میر ظفراللہ جمالی کی قبر تھی، جو ابھی کچی تھی، اس پر کوئی پختہ عمارت نہیں تھی۔ ہم نے ان کی قبر پر فاتحہ پڑھی اور جمالی صاحب کے گھر کی طرف روانہ ہو گئے۔ میر ظفراللہ خان جمالی ایک معتبر اور سمجھدار سیاست دان تھے۔ان کی وضع داری بھی بے حد مشہور تھی۔

وہاں ایک کافی بڑا احاطہ تھا جہاں وہ لوگوں سے ملتے تھے۔ اسے آپ ان کا حجرہ یا پنجابی میں ڈیرہ کہہ سکتے ہیں ۔ یہ ایک ایکڑ سے زائد رقبے پر پھیلا ہوا ہوگا۔ وہاں کافی لوگ بیٹھے ہوئے تھے۔ ہم نے ان سے پوچھا کہ کوئی جمالی صاحب کے اہل خانہ میں سے ہے؟ تو جواب ملا کہ اس وقت گھر پر کوئی نہیں ہے۔ ان کے ایک ملازم نے ہمیں ایک کمرے میں بٹھایا، جو کہ بہت ہی سادہ کمرہ تھا۔

میں نے ان سے کہا کہ ہم تعزیت کے لیے آئے ہیں ان کے اہل خانہ نہیں ہے تو آپ ہی سے تعزیت کرتے ہیں۔ اس پر انھوں نے بہت ہی ادب سے جواب دیا میں ان کی جگہ پر تعزیت وصول نہیں کر سکتا، ہم اسے بے ادبی کہتے ہیں۔ یہ ایک منفرد بات تھی اور اس علاقے کے کلچر کو ظاہر کرتی تھی۔

ہم نے جمالی صاحب کے لئے دعائے مغفرت کی اور رخصت لی۔

ان کا ڈیرہ دیکھ کر بالکل یہ محسوس نہیں ہو رہا تھا کہ یہ کسی سابق وزیراعظم کا ڈیرہ ہے۔ ہر چیز نہایت ہی سادہ تھی۔ میرے علم کے مطابق آج تک جمالی صاحب پر کسی بھی طرح کا کوئی مالی یا اخلاقی الزام نہیں لگا۔ یہ ان کی عظمت کی نشانی ہے۔ واپسی پر ہم نے ایک بلوچ سردار کا مزار دیکھا جس کی حالت بہتر کرنے کی ضرورت ہے۔

دوپہر کے بعد ہم سکھر کی طرف روانہ ہوئے۔ آج کا دن ہم نے سیر و تفریح کے لئے رکھا ہوا تھا۔ سکھر کے دوستوں کے ساتھ رابطے کے بعد طے ہوا آج شام ہم تین مختلف مقامات پر جا سکیں گے۔ ایک خیر پور شہر اور اس میں ریاست کے سابقہ حکمرانوں کے محلات دیکھیں گے، اس کے ساتھ کوٹ دھابیجی میں ایک پرانا قلعہ بھی جایا جائے گا اور آخر میں سخی سرمست کے دربار پر جائیں گے۔ اس سلسلے میں ہماری راہ نمائی کے لیے برادرم راشد پٹھان نے، جو الخدمت سکھر کے ساتھ وابستہ ہیں، موجود تھے۔ ہم نے ان سے سکھر میں رابطہ کیا وہ اور ہمارے ساتھ اس سفر پر روانہ ہو گئے۔

یہ سفر خاص طور پر بلوچستان سے متعلق ہے، کیونکہ اسی سفر میں، میں نے سندھ کے کچھ مقامات کا بھی دورہ کیا۔ سندھ کا حال سندھ کے سفر نامہ میں لکھا جائے گا۔

مروّ: ایک دورافتادہ علاقہ جہاں علم دوست رہتے ہیں

جون 2021 ء میں کوئٹہ جانے کا اتفاق ہوا۔ برادرم جمیل احمد کرد نے مروّ کے علاقے میں قائم تین اسکولز کے دوروں کا اہتمام کیا تھا اور ساتھ ہی اپنے آبائی علاقے میں ایک باغ میں پکنک کا بندوبست بھی کیا تھا۔ اس سفر میں جو سب سے خوبصورت بات دیکھنے کو ملی، وہ اس علاقے کے نوجوانوں کا علم دوستی کا جذبہ تھا۔ اس ویران، دورادراز اور صحرا میں کیا دیکھا اور کیا جانا، وہ اتنا اہم ہے کہ میں اس کا ذکر کرنا نہایت ہی ضروری سمجھتا ہوں۔

کوئٹہ سے کولپور

کولپور، کوئٹہ کے جنوب میں اسی کلومیٹر کے فاصلہ پر واقع ہے۔ ہم صبح سویرے برادرم جمیل احمد کرد کی سربراہی میں کوئٹہ سے روانہ ہوئے۔ ہمارا مقصد کولپور سے آگے ایک صحرا میں واقع تین اسکولز کا دورہ کرنا تھا۔ کولپور، بلوچستان کے ضلع کچھی میں کوئٹہ سے سکھر جانے والی شاہراہ پر واقع ہے۔ یہاں سے ایک سڑک مستونگ بھی جاتی ہے۔ اسی مقام سے بولان کے تاریخی درے کا آغاز بھی ہوتا ہے ۔ ماضی میں اس علاقے سے لوگ مستونگ سے ہوتے ہوئے کوئٹہ جاتے تھے۔

تقسیم ہندوستان سے پہلے کولپور کے علاوہ بلوچستان کے کئی علاقوں میں ایک کثیر تعداد میں ہندو رہتے تھے۔ ان کی اکثریت تقسیم کے بعد بھارت چلی گئی۔ ابھی

بھی کچھ علاقوں میں ہندو آباد ہیں۔ گوبند دام کے نام سے ان کا ایک قدیم مندر کولپور میں واقع ہے۔ میں نے اس کی کئی وڈیوز دیکھیں ہیں، اب بھی ہندو بڑی تعداد میں یہاں آتے ہیں۔ کولپور اب ضلع کچھی میں واقع ہے۔ ماضی میں اس علاقے کو بولان کہتے تھے۔ میں نے کہیں پڑھا ہے کہ بولان نام کا شخص کرد قبیلے کا ایک معزز سردار تھا، جس کے نام پر اس علاقے کا نام رکھا گیا۔ ان کے قبیلے کے لوگ بولانزئی کہلاتے ہیں جو آج بھی اس علاقے میں ہیں۔

کچھی کا علاقہ ان قدیم علاقوں میں سے ایک ہے جہاں آج سے سات ہزار سال قبل کا شہر مہرگڑھ کوئی زیادہ دور نہیں ہے۔ اس بات کے قوی امکانات ہیں کہ آنے والے دنوں میں اس علاقے میں بھی ہزاروں سال پرانی تہذیب کے اثرات مل سکتے ہیں۔ اب تک ملنے والے آثار سے پتہ چلتا ہے کہ یہ علاقے کاشتکاری اور مال مویشی پالنے کے لیے بے حد مفید تھے۔ قدیم تاریخی نقشوں میں یہ علاقے سندھ کا حصہ تھے، بعد میں نادرشاہ نے انھیں اپنی ریاست کا حصہ بنایا اور سندھ سے الگ کر دیا۔ جب نادرشاہ کی حکومت کمزور ہوئی تو ریاست قلات نے اسے اپنا حصہ بنالیا۔ اب یہ ایک الگ ضلع ہے۔

کولپور کا ریلوے اسٹیشن سطح سمندر سے 5800 فٹ بلندی پر واقع ہے یاد رہے کہ کوئٹہ سطح سمندر سے 5500 فٹ بلند ہے۔ اس لیے یہاں پر موسم سرما میں سخت برف باری ہوتی ہے۔ پاکستان میں یہ سب سے اونچائی پر واقع ریلوے استیشن ہے، یہ بات بھی اہم ہے کہ کان مہترزئی بلوچستان ریلوے اسٹیشن سات ہزار فٹ سے زیادہ بلندی پر واقع ہے لیکن وہ چھوٹی گیج کی پٹڑی پر بنایا گیا ہے۔ یہاں ہونے والی برف باری اور سرد موسم کی وجہ سے اسے بلوچستان کا منی سوئٹزرلینڈ بھی کہا جاتا ہے۔ یہ علاقہ اس

مقام پر بسنے والے قدیم باشندوں کے ایک قبیلہ کول کی مناسبت سے کول پور کہلاتا ہے۔

ہم اس شہر سے گزر کر جنوب۔ مغرب کی طرف چل پڑے۔ یہاں پر جمیل کرد صاحب کے ایک کزن ، طارق صاحب جن کا ایک پٹرول پمپ بھی ہے ہمارے ساتھ ہو لیے۔ ہم ان کہ گاڑی میں مروّ جو کہ ایک وسیع و عریض علاقہ ہے کی طرف روانہ ہو گئے۔ان کی موجودگی ہمارے لیے بے حد مفید ثابت ہوئی۔وہ اس علاقے میں الخدمت فاؤنڈیشن کے ذمہ دار بھی ہیں۔انھوں نے ہی اپنے ساتھیوں کی مدد سے یہاں پر تعلیم کا سلسلہ شروع کیا ہوا ہے۔ اللہ تعالیٰ انھیں اس کا بہترین اجر عطا فرمائے۔آمین

ہم طارق صاحب کی گاڑی میں مروّ کی طرف روانہ ہو گئے۔ ہمارے راستے میں گڑھ نامی ایک بڑا گاؤں بھی آیا جہاں ہم واپسی پر ٹھہرے بھی تھے۔اس علاقے میں کوئی پکی سڑک نہیں تھی ، سبھی کچے راستے تھے۔ ایک بہت بڑے پہاڑی سلسلے کے درمیان ایک وسیع و عریض علاقہ ہے جہاں کھیتی باڑی بھی ہو رہی تھی۔ ایک بہت ہی مختلف منظر تھا جو ہمیں دیکھنے کو ملا۔طارق بھائی نے یہ بتایا کہ یہاں پہاڑ کے پاس ہماری کچھ زمین ہے، لیکن وہاں پر اس قدر پتھر موجود تھے کہ کھیتی باڑی نہیں ہو سکتی تھی۔اب ہم نے ایک بڑی رقم خرچ کرکے پتھروں کو ہٹا دیا ہے۔ ہمیں نیچے سے بہت ہی زرخیز زمین ملی ہے، جہاں اب کھیتی باڑی ہو سکتی ہے۔

ہم مروّ کے تین مختلف دیہات میں گئے اور تینوں جگہ الخدمت فاؤنڈیشن کے تحت چلنے والے نان فارمل اسکولز دیکھے۔یہ اسکول بچوں اور بچیوں کے لیے الگ الگ بنائے گئے ہیں۔ کچھ مقامات پر چھوٹے بچے اور بچیاں اکٹھے بھی پڑھتے ہیں۔ان اسکولز کی چند بڑی خوبیاں کچھ یوں ہیں۔

ان کی پہلی خوبی یہ ہے کہ مقامی طور پر اہل خیر نے اپنے گھر اور حجرے اس کام کے لیے دیے تاکہ تعلیم کا سلسلہ جاری رہ سکے۔ ان سرداروں اور وڈیروں کا یہ عمل یہ ثابت کرنے کے لیے کافی ہے کہ یہ لوگ تعلیم کی راہ میں رکاوٹ نہیں ہیں۔ ممکن ہے یہ بات آج سے سو سال پہلے درست ہو، اب نہیں ۔ میں نے لاتعداد دیہات میں جا کر دیکھا ہے کہ مقامی سردار اور وڈیرے اور خاص طور پر ان کے بچے اور بچیاں، تعلیم کو اب ایک فرض سمجھتے ہیں اور اس کے لئے ہر طرح کا تعاون بھی پیش کرتے ہیں۔

دوسری اہم بات جو مجھے معلوم ہوئی کہ ہر کلاس میں چالیس سے پچاس بچے تھے۔ ایک آدھ بچے کے علاوہ کسی کو بھی اردو نہیں آتی تھی۔ اب اساتذہ اکرام نے انھیں اردو پڑھا رہے تھے۔ ہر کلاس میں ایک بچہ یا بچی اردو بولتی تھی۔ جب میں نے ان سے اس بارے پوچھا تو انھوں نے بتایا کہ ہم کچھ عرصہ کسی شہر میں رہے ہیں، اس لیے ہمیں اردو بولنا آتی ہے۔

تیسری اہم بات جو ہر لحاظ سے قابل تعریف ہے یہ کہ حکومت بلوچستان نے ایک تین سالہ نصاب مقرر کیا ہے جسے مکمل کرنے کے بعد کوئی بھی بچہ پرائمری کا امتحان پاس کر سکتا ہے۔ اس سلسلے کی ایک اور خوبصورت بات یہ ہے اس کام کے لیے مختلف کتابیں بھی شائع کی ہیں۔ سب سے بڑھ کر احسن بات یہ ہے جس کی جتنی بھی تعریف کی جائے وہ کم ہے کہ یہ کتابیں بچوں کو مفت دی جاتی ہیں۔ الخدمت فاؤنڈیشن حکومت بلوچستان کے ساتھ مل کر بلوچستان کے مختلف حصوں میں بچوں کی تعلیم کا بندوبست کر رہی ہے۔ اس میں ایک مرّو کا علاقہ بھی ہے جہاں تین اسکولز قائم ہیں۔ جمیل صاحب نے یہ بھی بتایا کہ بلوچستان حکومت کا یہ بھی کہنا ہے اگر یہ سلسلہ چلتا رہے تو وہ تمام اساتذہ کرام کی تنخواہ بھی دیں گے۔

دور دراز علاقہ ہونے کے ساتھ ساتھ یہاں روزگار کے مواقع بھی نہیں ہیں، فصل بھی اچھی نہیں ہوتی، موسم بھی کافی سخت ہے، ان سب کے اثرات بچوں کی جسمانی حالت اور لباس سے ظاہر تھے، لیکن پڑھنے کا شوق ان سب میں بہت ہی نمایاں تھا جو ہر لحاظ سے قابل تعریف تھا۔

چوتھی بات یہ تھی، کہ ان تینوں اسکولز میں اساتذہ کرام مقامی نوجوان ہی تھے۔ یہ سب نوجوان کراچی یا کوئٹہ کی کسی یونیورسٹی سے تعلیم یافتہ تھے۔ انھوں نے کسی شہر میں ملازمت کرنے کی بجائے اپنے علاقے میں بچوں کی تعلیم وتربیت کا فریضہ سرانجام دینے کی کا فیصلہ کیا۔ اس کے بدلے میں مالی مفادات تو نہ ہونے کے برابر ہیں، لیکن جو خدمت کر رہے ہیں اس کا صلہ کوئی بھی نہیں دے سکتا۔

میں ان کی اس بات سے بے حد متاثر ہوا۔

ان اسکولز کو دیکھنے کے بعد میں اس نتیجے پر پہنچا ہوں کہ ہم کوشش کریں تو اتنے دور دراز علاقوں میں بھی مشکل ترین کام کر سکتے ہیں، اس کے لیے ہمیں مقامی افراد کی سرپرستی بھی ملتی ہے اور ہر طرح کا تعاون بھی۔ اس کے ساتھ ساتھ وہ آپ کے بے حد شکر گزار بھی ہوتے ہیں۔

اسکولوں کے دورے کے دوران ایک گاؤں کے پاس ایک بہت بڑا میدان دیکھا جو کئی مربع میل پر پھیلا ہوا تھا، لیکن بالکل چٹیل، اس میں کوئی بھی چیز نہ تھی۔ مقامی دوستوں نے بتایا کہ جب بارشیں زیادہ ہوتی ہیں تو اس علاقے میں پانی کھڑا ہو جاتا ہے۔ ایک طرح سے یہ ایک بڑا تالاب بن جاتا ہے۔ اس سے زیر زمین پانی کی سطح بلند ہو جاتی ہے جسے ہم ٹیوب ویل کی مدد سے نکالتے رہتے ہیں۔

مالک کائنات کیا خوب بندوبست کیا ہوا ہے کہ جب بارشوں کا پانی آتا ہے تو وہ زیرِ زمین چلے جاتا ہے، لوگ اپنی ضرورت کے مطابق اسے نکالتے ہیں اور استعمال کرتے ہیں۔

اب دوپہر بھی ہو چکی تھی ،اس سے پہلے کہ دوپہر کے کھانے کی بات کی جاتی، حکم ملا کہ ایک خوبصورت چیز کا دیکھنا ابھی باقی ہے، یہ تھی یہاں پر ایک سرکاری اسکول میں قائم کردہ میر عبدالعزیز کرد کے نام پر بنائی گئی ایک لائبریری ہے۔ میر عبدالعزیز کرد کا ذکر میں جھل مگسی کے سفر میں کر چکا ہوں۔ آپ ان لوگوں میں شامل تھے جنھوں نے نواب میر یوسف عزیز مگسی کا ساتھ دیا اور بلوچستان میں پہلی سیاسی پارٹی کی بنیاد رکھی۔ان کا تعلق بھی اسی علاقے سے تھا۔انھی کے خاندان سے تعلق رکھنے والے نوجوانوں نے ایک لائبریری بھی بنائی ہے۔ ہم سب وہ لائبریری دیکھنے چلے گئے جو میں ایک سرکاری اسکول گڑھ میں بنائی گئی تھی۔یہ کام ہر لحاظ سے قابل تعریف بھی ہے اور قابل ستائش بھی۔ لائبریری کو بہت ہی اچھے طریقے سے سنبھالا ہوا تھا، کتابیں بھی ترتیب سے رکھی ہوئی تھیں۔

یہ سب اس بات کا ثبوت ہے کہ اہلِ علاقہ کو علم سے کتنا پیار اور محبت ہے۔آج کے پروگرام کا آخری حصہ ایک باغ کا دورہ اور وہاں کھانا تھا۔

جمیل کرد صاحب کے بزرگوں نے علاقے میں ایک باغ لگایا ہے جس میں کئی طرح کے پھل دار درخت ہیں۔ جمیل صاحب کے خاندان کے لوگ تعلیم یافتہ ہیں۔ انھوں نے یہاں پر تفریح کے لیے ایک باغیچہ بھی بنایا ہوا ہے جہاں وہ پکنک مناتے ہیں۔ میرے لیے بھی اس طرح کا منظر بہت ہی خوبصورت ہوتا ہے اور میری اس میں بے حد دلچسپی بھی ہوتی ہے۔ہم ایک باغ میں زمین پر قالین بچھا کر بیٹھ گئے۔اس دوران

الخدمت کے ساتھی کھانا لے کر آئے۔ ایسا کھانا میں نے آج تک نہیں کھایا تھا۔ یہ ایک سالم بکرا تھا جس کا پیٹ خالی کر کے اس میں چاول بھرے جاتے ہیں اور پھر اسے زمین میں دفن کیا جاتا ہے۔ اس طرح سے اسے پکایا جاتا ہے۔

میرے لیے یہ سب کچھ نیا تھا۔ میں نے اس کا نام تو سنا تھا، لیکن کبھی اسے دیکھنے کا موقع بھی نہیں ملا تھا، کھانا تو دور کی بات ہے۔ اتنے دور دراز علاقے میں انتظامات کے لئے جمیل صاحب اور ان کی ٹیم کو مبارکباد دینا تو بنتی ہے۔ کھانا کھانے کے بعد باغ کی سیر کی۔ اللہ رب العزت کی نعمتوں کو دیکھا اور واپس کوئٹہ اور پھر لاہور۔

مرو کے متعلق لکھنے کا مقصد یہ ہے کہ آپ کو بھی اگر موقع ملے تو آپ پاکستان کا سب سے اونچا ریلوے اسٹیشن بھی دیکھیں، ایک صحرا اور اس کے ارد گرد پہاڑ، ایک صاف ستھری ہوا اور علم دوست لوگوں سے ملنے کا اہتمام بھی کریں۔

انشاء اللہ آپ اسے مفید پائیں گے۔

دالبندین : ایک دور افتادہ شہر جو کبھی بہت اہم تھا

دالبندین سے میرا پہلا تعارف میر عاصم سنجرانی صاحب کے ذریعہ ہوا۔ نام تو اس کا پہلے بھی سن رکھا تھا لیکن اس شہر سے دلچسپی عاصم سنجرانی صاحب کی وجہ سے ہوئی۔ اگست 2021ء میں کوئٹہ جانے کا اتفاق ہوا۔ میں نے جمیل کرد صاحب سے دالبندین جانے کی فرمائش کی جو انھوں نے پوری کر دی۔ الخدمت فاؤنڈیشن بلوچستان کے ساتھی جناب عبداللہ خان صاحب اور سعد مرتضی جو الخدمت فاؤنڈیشن پاکستان کے مرکزی دفتر میں تعمیرات کے شعبہ کے انچارج ہیں، بھی ساتھ تھے۔ ہمارے ایک نہایت ہی محتاط ڈرائیور فاروق صاحب کا ساتھ بھی بہت خوب تھا۔ اس سفر میں جو دیکھا، جو سنا، جو سمجھا، اس کی ایک جھلک پیش خدمت ہے۔

دالبندین میں ہمارے الخدمت کے صدر برادر فاروق سے ہمارا رابطہ ہو گیا تھا اور وہی ہمارے میزبان تھے۔ان کا اصرار تھا کہ ہم ظہر تک ان کے پاس پہنچ جائیں تا کہ دن کی روشنی میں دالبندین شہر کا نظارہ کیا جاسکے۔

دالبندین کوئٹہ کے جنوب مغرب میں تین سو چالیس کلومیٹر کے فاصلے پر واقع ہے۔ یہ سفر تقریباً پانچ گھنٹے میں طے ہوتا ہے۔ دالبندین سے تفتان بارڈر دو سو نوے کلومیٹر کے فاصلے پر ہے اور ان دو شہروں کے درمیان ایک بڑا شہر نوکنڈی بھی واقع ہے۔ کوئٹہ سے ایک سڑک جو مستونگ اور قلات سے ہوتی کراچی جاتی ہے ہم اسی پر چلتے ہوئے مستونگ سے ذرا پہلے مغرب کی طرف جانے والی سڑک پر چل پڑے جو نوشکی، دالبندین ، نوکنڈی سے ہوتی ہوئی ایران کی سرحد پر واقع پاکستان کے آخری شہر تفتان تک جاتی ہے۔اس سڑک کو این 40 بھی کہتے ہیں۔ چاغی بھی اسی روڈ پر واقع ہے جو مین روڈ سے تھوڑا سا ہٹ کر ہے۔ چاغی ضلع کا نام ہے اور اس کے ساتھ ساتھ ایک

شہر بھی ہے۔دالبندین ضلع چاغی کی ایک تحصیل ہے۔ کوئٹہ سے تفتان تک ای پختہ سڑک موجود ہے۔ راستے میں ریت کے طوفان کیسے چلتے ہیں اس کا ذکر آئندہ صفحات میں آئے گا۔

ہم نے اپنے سفر کا آغاز صبح آٹھ بجے کے قریب کیا۔ہم کوئٹہ کے بائی پاس سے ہوتے ہوئے چلتن کے پہاڑوں کے مشرق کی طرف ٹول پلازہ سے آگے نکلے۔ہمارے ارد گرد ہر طرف پہاڑ تھے۔ ان پہاڑوں پر بہت ہی کم سبزہ تھا۔ میں اس سے پہلے دالبندین جانے والی سڑک پر عاصم سنجرانی صاحب کے ساتھ نوشکی تک گیا تھا۔نوشکی سے آگے سے یہ میرا پہلا سفر تھا۔

عبداللہ خان نے بتایا کہ ٹول پلازہ سے پہلے دائیں طرف کے پہاڑوں کو چلتن پہاڑ کہا جاتا ہے اور یہاں پر ایک بہت خوبصورت پارک بھی بنایا گیا ہے جو اہل کوئٹہ کے لئے بہت ہی مفید ہے۔ہم پلازہ سے نکل کر دائیں طرف جانے والی سڑک پر چل پڑے۔ کوئٹہ سے تفتان تک کا سفر بذریعہ سڑک سوا چھ سو کلومیٹر ہے۔ ریل لائن کی لمبائی اس سے کم ہے۔اس راستے میں دو ہی بڑے شہر آتے ہیں نوشکی اور دالبندیں، باقی بہت ہی چھوٹے چھوٹے قصبے ہیں۔

ہم جیسے ہی شہر سے باہر نکلے ایک بہت ہی مختلف طرح کے راستے سے واسطہ پڑا جس کا پہلے کبھی اندازہ نہیں ہوا تھا۔ سڑک کے شمال میں اونچے پہاڑ تھے اور پہاڑوں پر جب شدید بارش ہوتی ہے تو پانی بڑی تیزی سے نیچے کی طرف آتا ہے۔ہمارے بائیں طرف کچھ میدانی علاقہ تھا جہاں کھیتی باڑی کے آثار نظر آرہے تھے۔ پہاڑوں سے بارش کا پانی تیزرفتاری سے آتا ہے جس سے سڑک کو نقصان پہنچنے کا خطرہ ہوتا ہے۔اس لیے سڑک بنانے والوں نے جہاں مناسب سمجھا کہ وقفہ وقفہ سے سڑک کو اتنا نیچے کیا جائے

کہ وہ پانی کے راستے میں رکاوٹ نہ بنے۔ جیسے ہی پانی آئے وہ سڑک کے اوپر سے گزر جائے۔اس کا دوسرا حل تو یہی ہوتا ہے کہ وہاں پر پل بنایا جائے جو کہ ایک مہنگا کام ہے۔ اس لیے آسان طریقہ اختیار کیا گیا۔ اس کا نتیجہ یہ تھا ہماری گاڑی اوپر نیچے ہوتی تھی جیسے بچوں کی گاڑیاں کسی ونڈر لینڈ میں چل رہی ہوں۔ یہ بھی ایک مختلف تجربہ تھا۔ اس نے ہم سب کو ایک الجھن میں ڈال دیا۔ بعض اوقات تو ایسی جگہ بالکل اچانک سامنے آ جاتی اور ڈرائیور کو کو گاڑی آہستہ کرنے کا بھی موقع نہ ملتا اور ہم کچھ دیر کے لیے ہوا میں معلق بھی ہو جاتے۔

بہر حال ایسا تو ہوتا ہے ایسے کاموں میں !

ہم نوشکی کے پاس پہنچے، واپسی پر نوشکی شہر میں بھی گئےاس کا ذکر آئندہ صفحات میں آئے گا۔ جیسے ہی ہم نوشکی بائی پاس کے پاس پہنچے تو ایک بہت ہی منفرد منظر نظر آیا ۔ عام طور پر اس طرح کی جگہوں پر کسی جانور کا مجسمہ، تلوار یا گھوڑا وغیرہ بنا ہوتا ہے، لیکن یہاں تو ایک قلم کتاب بنائی گئی تھی۔ کسی شہر کی پہچان قلم کتاب ہو، یہ بہت ہی منفرد اور بہت ہی اچھا لگا۔

ہم ایک جگہ پر چائے پینے کے لئے رکے۔وہاں میں نے دیکھا کہ ایک بہت بڑا بورڈ لگا ہوا تھا اور اس پر بہت سے لوگوں کے نام لکھے ہوئے تھے اور ان کے آگے شہید کا لفظ بھی لکھا ہوا تھا۔ میں نے ایک صاحب سے اس بارے میں پوچھا تو انھوں نے بتایا کہ یہ لوگ حقوق کی جنگ لڑتے ہوئے مارے گئے تھے۔ میں نے اس کی مزید تفصیل جاننے کی کوشش کی لیکن نہیں جان پایا۔لوگ اس موضوع پر کوئی بات کرنا نہیں چاہتے تھے، میں نے یہی سمجھا۔

نوشکی کے بعد کا تمام تر علاقہ ایک صحرا کا منظر پیش کرتا تھا۔ پہاڑ کافی دور دور تھے۔ ہمیں راستے میں بہت جگہوں پر کھیتی باڑی کے آثار بھی نظر آ رہے تھے۔اکثر جگہوں پر سولر ٹیوب ویل چل رہے تھے۔ہم نے ایک جگہ رک کر ایک ٹیوب ویل کے ٹھنڈے پانی سے منہ ہاتھ بھی دھویا۔ایک مدت کے بعد ٹیوب ویل کی ہودی کی منڈیر پر بیٹھنے کا موقع بھی ملا۔ بہت ہی خوب لگا۔ ظہر کا وقت ہو رہا تھا ہم نے وہی پر نماز ظہر بھی ادا کی جو ایک لحاظ سے بہت ہی منفرد تھی۔ ہمارے ارد گرد دور تک صحرا تھا۔اس علاقے میں گرما کافی مقدار میں پیدا ہوتا ہے۔ہم نے وہاں پر بچوں سے گرما لے کر بھی کھایا۔ ایسا کرنے سے ہمارے پچھلے سفر کی ساری تھکاوٹ دور ہو گئی۔

اس علاقے میں احمد وال نام کا ایک چھوٹا سا قصبہ بھی ہے۔آپ کو یاد ہو گا کہ آج سے چند سال قبل 2016 ء میں طالبان کے ایک بہت ہی اہم لیڈر ملا اختر محمد منصور ایک ڈرون حملے میں اپنے ڈرائیور سمیت مارے گئے تھے۔ وہ اس وقت احمد وال کے علاقے میں ہی تھے۔وہ ایران سے پاکستان آ رہے تھے۔ان کے پاس پاکستان میں داخل ہونے کے لیے پاکستانی شناخت بھی تھی، لیکن امریکہ کو ان کا پتہ چلا تو انھوں نے ڈرون سے حملہ کیا اور ملا اختر محمد منصور کو مار دیا۔اس وقت امریکہ کا صدر اوباما تھا۔اس پر اوباما نے ایک بیان بھی جاری کیا تھا اور اسے امریکہ کی بہت بڑی کامیابی کا نام بھی دیا تھا۔

میں یہ سوچ رہا تھا کہ کس طرح ایک ہزاروں میل دور بیٹھے ملک نے ہمارے ملک میں سفر کرنے والے کو مار دیا۔ کیا اسے ہی خود مختاری کہتے ہیں؟ نہیں ، اسے غلامی کہتے ہیں۔ کوئی مانے یا نہ مانے۔۔۔ میں اسے خود مختاری نہیں کہہ سکتا۔

کوئٹہ - تفتان ریلوے لائن

ہمارے ساتھ ساتھ ریلوے لائن بھی چل رہی تھی۔ کئی مقامات پر کوئی نہ کوئی ریلوے اسٹیشن بھی نظر آ رہا تھا۔ مجھے اور آپ کو بھی حیرانی ہوگی کہ آج سے سوا سو سال قبل اس دور دراز علاقے میں جہاں آج بھی آبادی بہت کم ہے، انگریزوں کو اس بات کی کیا ضرورت محسوس ہوئی تھی کہ انھوں نے سکھر سے کوئٹہ، پھر کوئٹہ سے بھی آگے تک پانچ سو کلومیٹر سے بھی طویل ریلوے لائن بچھائی۔ اس ریلوے لائن کی ایک دلچسپ رام کہانی ہے۔ جو میں آپ کی خدمت میں پیش کر رہا ہوں۔

کوئٹہ سے تفتان جانے والی ریلوے لائن کو ایم ایل فور بھی کہا جاتا ہے۔ یہ پاکستان کی چار بڑی ریل لائنوں میں سے ایک ہے۔ اس روڈ پر بیس سے زائد ریلوے اسٹیشن بنائے گئے تھے۔ ایرانی سرحد کے بعد یہ ریلوے لائن ایران کے ریلوے کے نیٹ ورک سے مل جاتی ہے۔ ایران کا ایک بڑا شہر زاہدان پاک ایران سرحد کے پاس واقع ہے۔

تاریخ سے پتہ لگتا ہے کہ یہ لائن بیسویں صدی کے آغاز میں بنائی گئی تھی۔ یہ ریلوے لائن درحقیقت انگریزوں کی اس گریٹ گیم کا حصہ تھی جس کی مدد سے وہ روس کے اثرات کو روکنا چاہتے تھے تاکہ وہ ہندوستان پر قبضہ نہ کرلے۔ یاد رہے کہ اس وقت ہندوستان پر انگریزوں کا قبضہ تھا۔ یہ بات ہے جو میں آج تک سمجھنے سے قاصر ہوں۔ کیا پورا ہندوستان مل کر اس قابل نہیں تھا کہ ہم پر قبضہ کرنے والے انگریزوں سے جان چھڑا سکے؟

یہ بات تو قابل ستائش ہے کہ پھر ایک دن آیا کہ ہم نے اپنے اوپر قبضہ کرنے والے سے جان چھڑا لی۔

لیکن ہماری ظاہری طور پر ہی جان چھٹی ہے۔ جانے سے پہلے انگریزوں نے ایسا بندوبست کیا ہے کہ ہم ہمیشہ ہی ان کے غلام رہے اور آج بھی ہیں۔ وہ ایک ایسا ملک بنانے میں کامیاب ہو گئے جو ایک کمزور ملک ہے جو معاشی اور فوجی لحاظ سے ہمیشہ مغرب کا سوالی رہے گا۔ اس کی ایک بڑے ہمسائے سے ہمیشہ ہی دشمنی رہے گی جس کی وجہ سے وہ ہمیشہ ہی اپنی بقا کی جنگ لڑتا رہے گا۔ یہی ان کا مقصد تھا جس میں وہ کامیاب ٹھہرے۔

جو کمزور ہوتا ہے تو جب بھی وہ کسی طاقتور کے در پہ سوالی بن کے جاتا ہے تو پھر طاقتور اس سے کچھ بھی منوا سکتا ہے۔

میرے خیال میں بیسویں صدی سے پہلے اہل مغرب نے کالونیاں بنائیں اور اپنی فوج کے ذریعے دنیا کے ایک بڑے حصے پر قبضہ کیا۔ دنیا میں جمہوریت کی باتیں ہونے لگیں اور فوج کے ذریعے مزید قبضہ رکھنا ناممکن ہو گیا تو پھر انھوں نے اپنی معاشی، فوجی اور علمی برتری کی مدد سے اس قبضے کو برقرار رکھا۔ اور آج ہم دیکھتے ہیں کہ ہم ہر میدان میں ان کے غلام بنے ہوئے ہیں جبکہ بظاہر ہم ایک آزاد ریاست ہیں۔

ہمارے جسم تو آزاد ہیں، ذہن ابھی بھی آزاد نہیں ہیں۔ یہ اسی دن آزاد ہوں گے جس دن ہم معاشی، معاشرتی، دفاعی اور علم و ادب کے میدان میں ان سے آگے ہوں گے۔ اس دن کے لئے ایک طویل سفر کرنا ہوگا۔ جس کا ابھی ہم نے آغاز بھی نہیں کیا۔

کوئٹہ سے نوشکی تک ریل لائن کی برانچ 1902 ء میں بنی تھی اور نوشکی سے آگے ایران تک جانے کے لئے 1916 ء میں کام شروع ہوا جو چھ سال میں 1922 ء میں مکمل ہوا۔ ایران تک اس ریلوے لائن کو لے کر جانے کا مقصد جنگی صورت حال

میں فوجوں کی نقل و حرکت میں مدد فراہم کرنا تھا۔ یہ سب انگریزوں اور ایران کا مل کر روس کا مقابلہ کرنے کے منصوبے ایک اہم حصہ تھا، لیکن قسمت کو کچھ اور ہی منظور تھا کہ جب یہ ریلوے لائن مکمل ہوئی تو اس سے پہلے ہی 1921 ء میں انگریز ایران کے مشرقی حصے سے چلے گئے۔ اس کی وجہ سے اس ریلوے لائن کی اہمیت پہلے جتنی نہیں رہی۔ پھر وہ وقت آیا کہ جب 1930ء میں نوکنڈی اور پاکستان کے درمیان والے حصے کو بند کر دیا گیا۔ جنگ عظیم دوم میں ایک دفعہ پھر اس کی ضرورت محسوس ہوئی اور 1940 ء میں اس لائن کو دوبارہ کھولا گیا جو اب تک کسی نہ کسی حالت میں چل رہی ہے۔

اکثر مقامات پر سڑک ریلوے لائن کے ساتھ ساتھ چلتی ہے۔ اس طرح سڑک بننے کے بعد اس کی افادیت کافی کم ہو گئی ہے۔ اب بھی ہفتے میں کوئی ایک آدھ ٹرین اس لائن پر چلتی ہے۔ ہم نے دالبندین میں بھی ریلوے اسٹیشن دیکھا تھا۔ جس کا ذکر کرتے ہوئے میں آپ کو اس بارے میں مزید کچھ بتاؤں گا۔ اس ریل لائن کے متعلق اویس مغل صاحب نے ایک طویل مضمون لکھا ہے جو انٹرنیٹ پر موجود ہے[1]۔

میری ذاتی طور پر سب سے زیادہ دلچسپی چاغی دیکھنے میں تھی۔ اس کے بارے زیادہ تر اس وقت معلوم ہوا جب پاکستان نے ایٹمی دھماکے کئے تھے۔ میرا گمان تھا کہ ہم اس علاقے کے بہت ہی قریب سے گزریں گے لیکن یہ ایسا نہیں ہوا۔ ہم اس سے کافی فاصلے سے گزرے۔ دھماکوں والی جگہ چاغی سے کافی دور پہاڑوں کی درمیان واقع ہے۔

1

-org/web/20130122161047/http://pakistaniat-archive-https://web
/com/2007/07/13/the-trans-baluchistan-railway

چاغی ایک ضلع ہے جو کہ رقبے کے لحاظ سے شاید پاکستان کا سب سے بڑا ضلع ہے ۔اس کی آبادی بہت ہی کم ہے۔سہ پہر ہونے کو تھی جب ہم پدگ کے قریب پہنچے جو کہ ایک چھوٹا سا قصبہ تھا۔ہم وہاں کچھ دیر کے لیے رکے بھی۔ایک صاحب نے بتایا کہ مغرب کی طرف دور پہاڑوں کے درمیان وہ پہاڑ ہے جس کی تہہ میں پاکستان نے ایٹمی دھماکہ کیا تھا۔وہ جگہ سڑک سے بھی کافی دور تھی اور وہاں جانے میں کوئی وقت نہیں ہے۔اب میں اتنا ضرور کہہ سکتا ہوں کہ ہم نے وہ سڑک دیکھی ہے جس پر وہ پہاڑ واقع ہے جہاں پاکستان نے ایٹم بم کا دھماکہ کیا تھا۔

اگر نقشے میں دیکھیں تو آپ جان جائیں گے کہ پدگ کے پاس سے ایک سڑک خاران کو جاتی ہے۔وہ آگے جاکر بسیمہ کے پاس اس سڑک سے مل جاتی ہے جو پنجگور کو قلات سے ملاتی ہے۔بسیمہ سے اگر آپ دائیں بائیں مڑے بغیر سیدھے چلے جائیں تو آپ خضدار کے پاس جاکر اس سڑک پر ہوں گے جو کوئٹہ سے کراچی جاتی ہے۔خاران وہ علاقہ ہے جہاں پر چند سال پہلے ایک بہت تباہ کن زلزلہ بھی آیا تھا۔یہ ایک ویران علاقہ ہے۔ یہاں بہت ہی کم آبادی ہے اور یہ ان علاقوں میں بھی شامل ہیں جہاں پر بلوچستان کی علیحدگی کے لیے کام کرنے والوں کے ٹھکانے ہیں۔

اب تک میں نے بلوچستان میں جتنے بھی علاقے دیکھے ہیں ان میں ایک بات بہت واضح طور پر نظر آتی ہیں۔وہ علاقے جہاں پر معاشی سرگرمیاں جاری تھی جیسے کوئٹہ سے چمن، زیارت، سبی، خضدار اور دالبندین کی طرف جانے والی سڑکیں اوران کے ارد گرد کے علاقے،وہاں پر بدامنی باقی علاقوں کی نسبت کافی کم تھی۔لیکن وہ علاقے جو ویران اور خشک تھے، جہاں آبادی بھی کم تھی اور کوئی معاشی سرگرمی بھی نہیں تھی، وہاں پر بدامنی کی بھی انتہا تھی۔

نقشے سے مجھے یہ بھی معلوم ہوا کے دالبندین کے لوگوں کو کراچی جانے کے لیے خاران کا راستہ اختیار کرنا پڑتا تھا۔ خاران اور دالبندین کے اونچے پہاڑوں کے درمیان سے کوئی راستہ موجود نہیں تھا۔ شاید پرانے وقتوں میں لوگ پیدل جانے کے لیے کوئی اور راستہ اختیار کرتے ہوں لیکن جب سے یہ سڑک بنائی گئی ہے، دالبندین کے لوگ اسی راستے سے کراچی جاتے ہیں۔

ریت کے طوفان

پدگ سے دالبندین کا فاصلہ تقریباً ایک سو کلو میٹر ہے۔ اس کے شروع اور بعد میں وقفے سے وقفے ایسے منظر دیکھنے کا موقع ملا جس کی بہت ہی ایک مختصر سی جھلک میں نے کئی سال قبل جھنگ اور بھکر کے درمیان دیکھی تھی۔ ہم نے دیکھا کہ ہر طرف صحرا ہے اور ہوا بھی تیز چل رہی تھی۔ یوں لگتا تھا کہ جیسے طوفان برپا ہو۔ تیز ہوا کی وجہ سے ریت بھی اڑ اڑ کر ایک جگہ سے دوسری جگہ جا رہی تھی۔ کئی مقامات پر طوفان کی وجہ سے سڑک ریت میں دب گئی تھی۔ کہیں سڑک کا کچھ حصہ ریت کے نیچے بھی آ گیا تھا۔ راستے میں اگر ریلوے لائن نظر آئی تو اس پر بھی ریت کے طوفان کی وجہ سے ریت کے ٹیلے بنے ہوئے تھے۔

ان ریت کے ٹیلوں کی وجہ سے سڑک پر انتہائی خطرناک صورت حال اختیار کر گئی تھی۔ اگر غلطی سے آپ کی گاڑی اس ریت کے ٹیلے پر چڑھ جائے تو کسی بڑے نقصان کا سامنا ہو سکتا ہے۔ جب ہم گزر رہے تھے تو شام کا وقت تھا اور اس وقت ہوا بھی تیز چل رہی تھی اور ریت کے طوفان اپنے پورے زور سے رواں دواں تھے۔ میرا اپنا خیال ہے کہ ایسے حالات میں اگر کوئی شخص باہر ہو، اس کا زندہ رہنا کافی مشکل ہوگا۔ ہماری گاڑی پر بھی ریت کے طوفان کے اثرات نظر آ رہے تھے۔ بار بار ریت ہماری گاڑی سے ٹکرا رہی تھی۔

ریت کے طوفان کا منظر بظاہر تو خوبصورت لگ رہا تھا۔ ہم بھی ایک بہت ہی منفرد منظر دیکھ رہے تھے لیکن اصل بات یہ ہے کہ ان حالات میں کسی انسان یا جانور کا زندہ رہنا بہت ہی مشکل ہے۔ کھیتی باڑی کا تو سوال ہی پیدا نہیں ہوتا۔

میں نے ایک صاحب سے یہ پوچھا کہ جب ریلوے لائن پر اتنی زیادہ ریت ہوتی ہے تو ریل گاڑی کیسے چلتی ہیں؟ تو انھوں نے بتایا کہ عام طور پر ٹرین کے آگے بھی ایک چھوٹا انجن چلتا تھا تاکہ پٹڑی صاف کر سکے لیکن اس کے علاوہ بھی بہت سے لوگوں کی ضرورت ہوتی تھی جو بیلچوں کی مدد سے پٹڑی صاف کرتے تھے۔ یہ ایک ہی بہت ہی مشکل کام تھا جو سو سال سے ہو رہا ہے۔

جب وہاں سے گزرے تو مجھے یہ احساس تو ضرور ہوا کہ اتنی تیز ہوا سے بہت سے فوائد بھی حاصل کیے جا سکتے ہیں۔آج نہیں تو کل ہم اس طوفان سے فوائد حاصل کر سکیں گے جیسے ونڈ پاور بجلی کی منصوبے بنا کر۔

دالبندین تو تصور سے بھی زیادہ مختلف تھا

دالبندین کا جو تصور میرے ذہن میں تھا لیکن جو کچھ دیکھا وہ مختلف تھا۔ جیسے ہی ہم دالبندین کے پاس پہنچے شہر سے باہر استقبالیہ بورڈ بھی لگے تھے۔ شہر سے پہلے ایک بہت بڑی کالونی اور اس کے اندر ایک بہت بڑی مسجد کو بھی دیکھنے کا موقع ملا۔پتہ چلا کہ یہاں پر پاک فوج کی چھاؤنی ہے۔ یہ مسجد بھی انھی کی بنائی ہوئی ہے۔ شہر کا ایک بائی پاس روڈ بھی ہے جس سے گزر کر لوگ تفتان کی طرف جاتے ہیں اور اگر آپ نے شہر جانا ہو تو پھر آپ اس روڈ سے بائیں طرف ہو کر شہر چلے جاتے ہیں۔

.برادرم فاروق صاحب سے ہمارا رابطہ ہو چکا تھا۔ ہم پہلے انھی کے ہاں چلے گئے۔ جہاں ایک بہترین کھانا ہمارا انتظار کر رہا تھا۔ یہ کوئی شام کے تین بجے کا وقت ہوگا۔ان کا

گھر سڑک سے کوئی ایک کلومیٹر کے فاصلے پر ایک ڈھلوان پر واقع تھا۔ ان کے گھر کے پیچھے ایک بڑا پہاڑی نالہ تھا۔ ان کے گھر کی بہت بڑی خوبی یہ تھی کہ کمروں کے سامنے ایک بڑا صحن تھا۔

وہ گھر تقریباً چار کنال رقبے پر پھیلا ہوا تھا۔ ایک طرف دو کمرے تھے۔ انھوں نے بتایا کہ یہاں پر انھوں نے بچیوں کی دینی تعلیم کا بندوبست کیا ہوا ہے۔ ہم جس کمرے میں ٹھہرے تھے وہ بھی مدرسے کا ہی حصہ تھا۔ میں نے ساتھ والے کمرے میں دیکھا کہ الماری میں بے شمار کتابیں پڑی تھیں۔

دالبندین کے بارے میں میری یہ رائے تھی کہ یہ ایک بہت سخت گرم علاقہ ہے۔ دن میں ممکن ہے گرمی ہو لیکن جیسے ہی شام ہوئی تو موسم بھی خوشگوار ہو گیا۔ میں نے جب دالبندین کے موسم کے بارے میں معلومات حاصل کی تو جو بات مجھے معلوم ہوئی وہ بہت ہیں منفرد بات تھی۔ مجھے پتہ چلا کہ یہ وہ علاقہ ہے جہاں پر گرمیوں میں درجہ حرارت پچاس ڈگری سینٹی گریڈ ہوتا ہے اور سردیوں میں یہاں پر منفی دس ڈگری تک بھی سردی پڑتی ہے۔ عام طور پر گرم علاقوں میں اتنی سردی نہیں ہوتی، لیکن شاید پہاڑی سلسلے قریب ہونے کی وجہ سے ہے سردیوں میں اتنی سردی ہوتی ہے۔ اس وجہ سے یہاں پر چرند پرند بھی بہت کم نظر آتے ہیں

تھوڑی دیر آرام کرنے کے بعد ہم فاروق صاحب کی قیادت میں دالبندین شہر کی سیر کے لیے روانہ ہو گئے۔

ہم ریلوے اسٹیشن کے پاس سے گزر کر شہر کے مین بازار میں چلے گئے۔ بازار کی حالت حسب معمول کوئی اچھی نہ تھی۔ فاروق صاحب نے یہاں پریس کلب میں ایک پریس کانفرنس کا بھی اہتمام کیا ہوا تھا جس میں ہم لوگوں کو الخدمت فاؤنڈیشن کے بارے

میں کچھ بتانا چاہ رہے تھے۔ ہم پریس کلب کی عمارت میں چلے گئے۔ وہاں کئی معزز صحافی تشریف فرما تھے ہم نے اپنی بات ان کے سامنے رکھی اور انھیں بتایا کہ ہم اس علاقے میں کیا کیا کام کر رہے ہیں اور کیا کیا کام کرنے جا رہے ہیں۔ لوگوں نے دلچسپی کے ساتھ ہماری بات سنی اور سوال جواب بھی کیے۔ پریس کلب سے فارغ ہو کر ہم دالبندین کا ریلوے اسٹیشن دیکھنے چلے گئے۔

پرانے وقتوں میں یہ ایک بہت بڑا ریلوے اسٹیشن تھا۔ وہاں پر موجود دو لوگوں سے ہماری ملاقات ہوئی۔ انھوں نے بتایا کہ اس وقت ریلوے اسٹیشن پر صرف چار لوگ کام کرتے ہیں۔ ایک اسٹیشن ماسٹر ہیں، ایک صفائی والا اور دو لوگ ہم ہیں۔ ہفتے میں ایک آدھ مرتبہ سامان لے کر جانے والی ٹرین آتی ہے۔ مسافر ٹرین تو بند ہو چکی ہیں۔ یہاں کبھی بہت رونق ہوا کرتی تھی۔ سامنے ایک لوکو شیڈ بھی تھا جہاں پر انجن اور بوگیوں کی مرمت کا کام بھی ہوتا تھا اور کافی لوگ بھی یہاں پر ملازم تھے۔ خاص طور پر جب ریت کی وجہ سے ریلوے لائن دب جاتی تو یہ لوگ جا کر اسے ٹھیک کرتے تھے۔ ریلوے اسٹیشن کے ساتھ ہی ایک بہت بڑی ریلوے کالونی بھی تھی جہاں اب بھی ایک بڑی تعداد میں لوگ رہتے ہیں۔

ایک اور دلچسپ بات یہ معلوم ہوئی کہ اس کالونی میں رہنے والے لوگوں کی اکثریت کا تعلق پنجاب سے ہے اور یہ لوگ ایک صدی قبل انگریزوں کے ساتھ یہاں آئے تھے۔ اس وقت یہاں پر آبادی نہ ہونے کے برابر تھی۔ جو لوگ موجود بھی تھے وہ بھی انگریزوں کے لیے کام کے نہیں تھے۔ انھیں بھی وہ کام نہیں آتا تھا جس کی انگریزوں کو اپنی ریل یا چھاؤنی کے لیے ضرورت تھی۔ اس لیے انگریز اپنے ساتھ ان لوگوں کو بھی لے آئے جن سے یہاں پر کام لینا تھا۔ ان میں سے بہت سے لوگ عیسائی

مذہب سے تعلق رکھتے ہیں۔ چند لوگوں سے میں نے بات کی۔ انھوں نے اس بات کی تصدیق بھی کہ ان کا تعلق پنجاب سے ہے لیکن اب وہ مدت سے یہی آباد ہیں۔ انھی کی زبان بولتے ہیں اور انھی کے تہذیب و تمدن کو اپنا لیا ہے۔ لیکن پنجابی زبان ابھی بھی نہیں بھولے۔

دالبندین کے نام کے بارے میں یہ کہا جاتا ہے کہ یہاں کے لوگ گھوڑوں کی نعل بنانے میں بہت مشہور تھے۔ اس کا اصل نام نعلبندین تھا لیکن انگریزوں نے اپنی آسانی کے لئے سے دالبندین کر دیا اور ہم نے صدیوں پرانا نام چھوڑ کر انگریزوں کا دیا ہوا نام استعمال کرنا شروع کر دیا اور اب تک یہی کیے جا رہے ہیں۔

دالبندین سطح سمندر سے تقریباً تین ہزار فٹ کی بلندی پر ہے۔ جس کے چاروں طرف خشک پہاڑ ہیں۔ یہاں پانی بھی کافی کم ہے اس لیے اس علاقے میں کھیتی باڑی بھی کم ہی ہوتی ہے، البتہ چاغی کے بارے میں یہ کہا جاتا ہے کہ وہاں بڑی تعداد میں کھیتی باڑی کا کام ہوتا ہے اور کافی پھل بھی پیدا ہوتے ہیں۔

ہم ریلوے اسٹیشن پر کافی دیر تک رہے۔ ہم نے پوری کوشش کی کہ کہیں سے ہمیں یہ پتہ چل جائے کہ یہ ریلوے اسٹیشن کس سن میں بنا تھا۔ بڑی مشکل سے ہمیں یہ اندازہ ہوا کہ یہ ریلوے اسٹیشن انیس سو بیس کے قرب وجوار میں بنا تھا۔

ہم دالبندین کے قریب ایک گاؤں میں بھی گئے جہاں ایک صاحبِ خیر کی مدد سے ایک مسجد تعمیر کی گئی تھی۔ یہ بھی ایک نہایت ہی نیکی کا کام تھا۔

فاروق صاحب ریلوے اسٹیشن کے بعد ہمیں ایک قریبی پہاڑی نالے پر لے گئے، جہاں ایک چشمے کا پانی آتا تھا۔ اس جگہ پر ایک کچی اینٹوں کی مسجد بھی تھی۔ مغرب کا

وقت ہوا چاہتا تھا تو میں نے دیکھا کہ جو بھی گاڑی آتی وہ وہاں پر رکتی اور لوگ چشمے کا پانی پیتے بھی تھے اور ساتھ بھی لے جاتے تھے۔

مجھے یاد آیا کہ جب میں اپنے دادا کے پاس گاؤں جاتا تھا، تو ہم ایک نالے میں بہتے پانی سے اپنا منہ دھو لیتے یا وضو کر لیتے۔ بعد میں جب شہری زندگی اختیار کی تو کبھی ایسا دوبارہ موقع نہ ملا۔ آج اس بہتے پانی کے کنارے بیٹھ کر وضو کرنے کی کوشش کی جو کافی مشکل لگا۔ ایک عادت نہیں تھی اور دوسرا جسم کا موٹا پن بھی آڑے آ رہا تھا۔ بہر حال مشکل سے وضو کیا اور ایک مدت کے بعد کسی کچی انیٹوں کی بنی ہوئی ایک مسجد میں نماز پڑھنے کا موقع ملا، جہاں بجلی نہیں تھی، لوگ اپنے موبائل سے اپنا کام چلا رہے تھے۔ یہ ایک دلچسپ تجربہ تھا۔

واپسی پر عبداللہ صاحب نے بتایا کہ یہاں پر ان کے ایک دوست رہتے ہیں جو یہاں کے ایک بڑے آدمی سمجھے جاتے ہیں، ہم ان کے گھر چلے گئے۔

عرب شہزادوں کے میزبان

میری دلچسپی ایسے لوگوں میں اس لیے بھی زیادہ ہوتی ہے کہ میں یہ جان سکوں کہ یہاں غریب اور امیر کے درمیان میں کتنا فرق ہے۔ ہم ایک بڑے سے گھر میں چلے گئے۔ وہاں کافی تعداد میں بڑی بڑی گاڑیاں کھڑی تھی۔ ان کا حجرہ کافی وسیع تھا۔ جہاں ایک سو سے زیادہ آدمی بڑے آرام سے بیٹھ سکتے ہیں۔ ہم بھی ان کے گھر چلے گئے۔ ان کا ایک بیٹا لاہور میں کسی یونیورسٹی میں پڑھتا تھا۔ میں نے ان سے پوچھا کہ آپ نے لاہور کا انتخاب کیوں کیا جبکہ کراچی آپ کو قریب پڑتا ہے؟ انھوں نے بتایا کہ ہمیں لاہور زیادہ اچھا لگتا ہے اور خاص طور پر اس کا ماحول ہمارے لیے بے حد فائدہ مند ہے۔

میں نے دیکھا ہے کہ پچھلے چند سالوں سے ایک بڑی تعداد میں بلوچستان سے بچے لاہور پڑھنے آتے ہیں۔یہ بہت ہی خوش آئند بات ہے جو یہ ہر لحاظ سے فائدہ مند ہے۔

ہمارے میزبان نے بتایا کہ ہمارا خاندان پچھلے پچاس سال سے بھی زیادہ عرصے سے سعودی عرب سے آنے والے شہزادوں کو تلور کا شکار کرواتے ہیں۔مجھے تو اس کی زیادہ سمجھ نہیں تھی لیکن جو باتیں انھوں نے بتائیں وہ بہت ہی دلچسپ تھیں۔انھوں نے بتایا کہ موسمی حالات کی وجہ سے ہمارے علاقے میں باز کا زندہ رہنا بہت مشکل ہے۔یہ عرب خود ہی اپنے باز لے کر آتے ہیں۔ ایئر پورٹ پر انھیں ٹیکس دینا پڑتا ہے اوراس کے بعد ایک مخصوص تعداد میں انھیں تلور کا شکار کرنے کا لائسنس ملتا ہے۔عرب شہزادوں کے آنے سے پہلے ان کے میزبان ایک مخصوص علاقے میں لوگوں کو تلور کے شکار کی اجازت نہیں دیتے تاکہ جب عرب آئیں تو انھیں وافر مقدار میں شکار مل سکے۔

یہ سلسلہ کئی دہائیوں سے جاری ہےاور یہ کام صرف ایک خاندان نہیں کرتا۔ اس علاقے میں بہت سے لوگ ہیں جو اس طرح کی میزبانی کرنے میں مصروف ہیں۔سعودی شہزادے نے شہر میں ایک ہسپتال بھی بنایا ہے جو کہ قابل ستائش ہے۔

رات چاند تاروں کے سائے میں

ہم شہر کی سیر کے بعد واپس آ گئے۔فاروق بھائی نے ایک پر تکلف عشائیے کا بندوبست کیا ہوا تھا۔ کھانا کھانے کے بعد انھوں نے کہا کہ آپ کو باہر صحن میں سونا ہوگا، کیونکہ رات میں بجلی بند ہو جاتی ہے گرمی اور مچھر کی وجہ سے آپ سو نہیں سکیں گے۔

ہم نے کہا کہ ہمیں کوئی اعتراض نہیں ہے۔ لیکن جب ہم باہر آئے تو ایک بہت ہی مختلف قسم کے بستر ہمارا انتظار کر رہے تھے۔

صحن کے کچے فرش پر جہاں بجری وغیرہ پڑی ہوئی تھی، اس پر انھوں نے قالین بچھا رکھے تھے اور اس کے اوپر گدے، تکیے اور کمبل موجود تھے۔ بالکل ہی زمین پر سونا اور وہ بھی آسمان کے نیچے ،اس کا تو مجھے زندگی میں کبھی بھی تجربہ نہیں ہوا تھا۔اپنے گاؤں میں کھلی فضا میں سوتے تھے ، لیکن چارپائی پر اور اگر زمین پر سونا پڑتا تو ایسا ہم کمروں کے اندر تو کرتے تھے لیکن باہر نہیں۔ میرے لیے تو شاید اتنا مشکل نہیں تھا لیکن سعد کے لیے یہ ایک مشکل کام تھا۔

بہر حال وہ بہت ہی مختلف تجربہ تھا۔ میں اس سے بہت محظوظ ہوا۔ لاہور میں رہتے ہوئے ہوا میں مٹی کی وجہ سے چاند اور تارے دیکھنے کی حسرت ہی رہتی ہے، جبکہ یہاں آسمان اتنا صاف اور شفاف تھا کہ ہم تارے گن سکتے تھے۔ اور ہم رات بھر تارے گنتے رہے۔اس کی بھی ایک خاص وجہ تھی۔

فاروق صاحب کا گھر شہر کے باہر کی طرف تھا۔ قریب ہی پہاڑ اور جنگل تھا۔ ان سب کے ساتھ ساتھ ایک بڑی تعداد میں کتے بھی تھے جو رات کو ایک شو کرتے ہیں۔ اس میں دور و نزدیک کے مہمان کتے بھی شریک ہوتے ہیں۔ اس رات ان کا ایک بڑا اکٹھ تھا، کوئی اہم مسئلہ تھا، اس لیے رات بھر ان کی نوک جونک جاری رہی۔ جب صبح کی اذان ہو رہی تھی تو کوئی فیصلہ ہو پایا۔ خاموشی ہو گئی اور ہم نیند لینے کی کوشش کرنے لگے۔ اتنی دیر میں سورج صاحب نے کہا کہ میں بھی آ گیا ہوں۔ ہم تو سو بھی اس کے نیچے رہے تھے۔ وہ تو اپنے نیچے کسی کو سونے نہیں دیتا۔ یوں ہماری دالبندین میں ایک یادگار رات کا خاتمہ ہوا۔

ہلکا پھلکا ناشتہ کیا اور واپسی کی راہ لی اور فاروق بھائی کا بھی بے حد شکریہ ادا کیا۔ جب شہر میں جا رہے تھے تو اس وقت وہاں جماعت اسلامی کے امیر شہر سے ملاقات بھی ہوئی۔

میں نے فاروق صاحب سے کہا کہ یہاں کی کوئی ایسی چیز ہے جو میں بطور تحفہ ساتھ لے جاسکوں ؟ انھوں نے کہا کہ یہاں جو کچھ بھی سامان آتا ہے وہ ایران سے آتا ہے۔ وہ ہمیں ایک دکان پر بھی لے گئے۔ وہاں ایسی کوئی بھی چیز نظر نہ تھی جسے ہم اپنے ساتھ لے آتے۔ عام طور پر دکانوں میں کھانے پینے کی چیزیں ایران کی بنی ہوئی تھیں۔

اگلے دن صبح واپسی کیلئے روانہ ہوئے کچھ دیر کے لیے نوشکی میں بھی رکے۔ جن سے ہمیں ملنا تھا وہ کسی جگہ مصروف تھے۔ صرف شہر کو ہی دیکھا اور جو دیکھا اس کا ذکر کچھ یوں ہے۔

نوشکی صدیوں سے آباد ایک شہر

میں اس سے پہلے بھی ایک مرتبہ نوشکی آیا تھا۔ ایک صاف ستھرا شہر تھا۔ شہر کے نقشے کو دیکھ کر لگتا تھا کہ یہ ایک باقاعدہ پلاننگ کے تحت شہر بسایا گیا ہے ۔اب کی بار شہر میں دوبارہ آنا ہوا تو ہم دالبندین کی طرف سے آنے والے راستے سے نوشکی آئے۔ جیسے ہی ہم شہر جانے والی سڑک پر چڑھے تو ایک پرانی سی کار کے اندر ایک صاحب کلفیاں بیچ رہے تھے۔ اب یہ کام کافی عام ہوتا جا رہا ہے۔ باوجود اس کے کہ میں شوگر کا مریض ہوں لیکن کلفیاں دیکھ کے اپنے بچپن کی یاد تازہ کرتے ہوئے ہم نے کلفیوں سے لطف اندوز ہونا مناسب سمجھا۔

شہر کے مرکزی حصے میں ایک جگہ پر جماعت اسلامی کا مدرسہ اور اس کے ساتھ واٹر فلٹریشن پلانٹ بھی لگا ہوا تھا۔ ہماری یہاں کے دوستوں سے ملاقات تو نہ ہو سکی

لیکن شہر ضرور دیکھ لیا۔ میرے پرانے دوست حکمت یار مینگل بھی اسی شہر میں رہتے ہیں۔ میں جب پچھلی مرتبہ نوشکی آیا تھا تو ہم ان کے گھر گئے تھے مناسب فاصلے پر تھا۔ ان کا رہن سہن ایک روائتی بلوچ خاندان کی مثال تھا۔ انھوں نے ہمارے لئے ایک پر تکلف ظہرانے کا بندوبست بھی کیا تھا۔اس دفعہ میں نے ان سے رابطہ کیاتو پتہ چلا کہ وہ اپنے والد صاحب کے علاج کے سلسلے میں کراچی میں ہیں۔اس طرح ان سے ملاقات نہ ہو سکی۔

نوشکی کی تاریخ پڑھتے ہوئے بہت سی نئ چیزیں جاننے کو ملیں جن کا مختصر ذکر میں آپ کے سامنے کر رہا ہوں۔

نوشکی شہر کوئٹہ کے جنوب مغرب میں سوا سو کلومیٹر کے فاصلے پر واقع ہے۔نوشکی سے پہلے ایک پہاڑی چوٹی بھی آتی ہے۔ یہاں سڑک میں اتنے بل ہیں کہ کیا کسی جلیبی میں نہ ہوں گے۔

ریلوے لائن بھی بہت ہی دلچسپ انداز سے ایک خوبصورت منظر بناتے ہوئے گزرتی ہے۔ میرے خیال میں یہاں پر انگریزوں نے ٹنل بنانے کی بجائے ریلوے لائن کو پہاڑوں کے ارد گرد سے گزارا۔

شہر کا نام نوشکی ہے۔ تاریخ سے پتہ چلتا ہے کہ اصل نام نوش کوہ تھا جس کا مطلب ہوتا ہے کام کا ختم کر دینا۔اسکی تاریخ اس طرح سے بیان کی جاتی ہے کہ سولہویں صدی میں یہاں پر ایک منڈائی قبیلے کی حکومت تھی جو پچھلے ایک ہزار سال سے حکومت کر رہا تھا۔ مغل بادشاہ ہمایوں نے اپنے بھائی کو اس علاقے کو فتح کرنے کے لیے بھیجا۔

میرے خیال میں بادشاہ کو یہ معلوم تھا کہ وہ یہ علاقہ فتح نہیں کر سکے گا جو دلی سے بہت ہی دور تھا اور درمیان میں کئ وسیع صحرا بھی تھے۔یہ بھی ہو سکتا ہے کہ

ہمایوں اپنے بھائی سے جان چھڑانا چاہتا ہو اور اس نے اسے اس علاقے میں بھیج دیا ہو۔ تاریخ یہ بھی پتہ چلتا ہے کہ مقامی قبائل نے اسے شکست دی اور اس کی فوج کو تباہ و برباد کر دیا اور جب یہ لوگ واپس آئے لوگوں نے پوچھا کیا ہوا تو انھوں نے کہا نوش کوہ یعنی کہ انھوں نے بہت اچھے طریقے سے کام ختم کر دیا۔ یہ لفظ چلتے چلتے نوشکی بن گیا۔

اس کے علاوہ ایک اور واقعہ بھی بہت مشہور ہے۔ جب ہندوستان کے ایک بڑے علاقے پر انگریز حکومت کر رہے تھے ، ابھی پنجاب، شمالی ہندوستان کا بہت بڑا حصہ باقی تھا کہ انھیں خیال ہوا کہ کہیں روس یا فرانس ہندوستان پر حملہ نہ کر دے۔اس کام کے لیے ان کا خیال تھا کہ ایران کی سرحد کے ساتھ اور ایران کے ساتھ مل کر اپنی حفاظت کا بندوبست کرنا چاہیئے۔ یاد رہے کہ اس وقت تک انگریزوں کا ہندوستان پر قبضہ مکمل نہیں ہوا تھا، لیکن انھیں ڈر تھا کہ کہیں روس یا فرانس ہندوستان پر حملہ نہ کر دیں۔ یہ بھی آپ کے علم میں ہے کہ اس سے پہلے ایران ایک بہت بڑے علاقے پر قابض تھا۔ جس میں موجود وسطی ایشائی ریاستیں بھی شامل تھیں، جنہیں بعد میں روس نے انھیں ایران سے چھڑالیا۔ اس طرح سے روس کے ساتھ ایران کی ایک پرانی دشمنی تھی جس کا انگریزوں نے بھی فائدہ اٹھایا۔

دو انگریز آفیسرز ایک کا نام کیپٹن چارلس بتایا جاتا ہے اور دوسرے کا نام ہنری تھا نے 1801ء میں اس علاقے کا سروے کیا۔ انھوں نے یہ سفر گھوڑوں کے تاجر کے طور پر یا کسی مذہبی شخصیت کا روپ دھار کر کیا تھا۔ ان کا یہ سفر نوشکی کے علاقے سے شروع ہوا تھا۔ ایک جنوب کی طرف سے ہوتا ہوا اصفہان پہنچا اور دوسرا شمال کی جانب سے سفر کرتا ہوا اصفہاں پہنچا۔ ان کے کیے گئے سروے ہی کی بنیاد پر انگریزوں نے بلوچستان میں اپنے قدم جمائے تھے۔

ہنری نے اس سفر کی روداد ایک کتاب

Travels in Beloochistan and Sinde:

Accompanied by a Geographical and Historical Account of Those Countries

لکھی ہے جو بہت ہی دلچسپ ہے اور پڑھنے سے تعلق رکھتی ہے۔ یہ کتاب 1810ء میں لکھی گئی تھی۔ انھی رپورٹوں کی بنیاد پر انگریز اگلے ڈیڑھ سو سال تک وہ ہندوستان پر حکمران رہے۔ یہ کتاب انٹرنیٹ پر موجود ہے۔ یہ بات بھی دلچسپی سے خالی نہیں کہ جیسے ہی انگریزوں نے پنجاب اور شمالی ہندوستان پر اپنا قبضہ مکمل کیا انھوں نے بلوچستان کے موجودہ علاقوں کی طرف دھیان دینا شروع کر دیا۔

آپ کو شاید یہ بھی یاد ہوگا کہ 1838ء میں انگریز فیروز پور سے چل کر سندھ اور بولان سے ہوتے ہوئے چمن کے راستے قندھار اور غزنی اور کابل تک گئے تھے۔ یہ سفر انھوں نے کابل کے ایک بادشاہ کی مدد کے لیے کیا تھا۔ انھوں نے کابل پر حملہ 1839ء میں کیا تھا۔ بتانے کا مطلب یہ ہے کہ انگریز اس علاقے میں پنجاب فتح کرنے سے بھی پہلے آ گئے تھے۔ اس وقت انھوں نے یہاں قیام نہیں کیا، بلکہ اس جگہ سے گزر کر آگے چلے گئے۔

پھر انھوں نے روس اور فرانس کو روکنے کی ایک طویل جدوجہد کے لیے اس سلسلے کی ایک کڑی کے طور پر 1878ء خان آف قلات کے ساتھ ایک معاہدہ کیا اور اس معاہدے کی رو سے اس علاقے کا کچھ حصے کو اپنے کنٹرول میں لے لیا۔ پھر ایک وقت آیا کہ انھوں نے 1886ء میں نوشکی کو بھی اپنے قبضہ میں لے لیا۔ نوشکی شہر کو بسانے میں انگریزوں کا ایک بڑا ہاتھ ہے۔ اس لیے شہر میں ایک ترتیب بھی نظر آتی ہیں۔ تاریخ کا یہ ایک واقعہ ہی عبرت کے لیے کافی ہے کہ 1899ء میں نواب آف

قلات نے نوشکی کا علاقہ صرف نو ہزار روپیہ سالانہ کرائے پر انگریزوں کے حوالے کر دیا تھا۔

یہ ایک طرح سے لیز تھی۔ اس کے نتیجے میں میں تمام تر اختیارات انگریزوں کے پاس آ گئے تھے جس میں ٹیکس اکٹھا کرنا، اپنی فوج رکھنا، عدالت بنانا سب شامل تھا۔ یہ معاہدہ تقسیم ہند تک جاری رہا۔

یہ بات بھی بڑی دلچسپ ہے کہ تقسیم ہند کے وقت جب ریاستوں سے یہ کہا گیا کہ وہ ہندوستان یا پاکستان سے سے الحاق کر سکتے ہیں اور اگر چاہیں تو آزاد بھی رہ سکتے ہیں۔ قلات کی ریاست اور ان کی حلیف ریاستوں نے یہ کہہ کر پاکستان میں شامل ہونے سے انکار کر دیا کہ وہ تو کبھی بھی ہندوستان کا حصہ نہیں رہے۔ انھوں نے اپنا علاقہ انگریزوں کو لیز پر دیا تھا۔ اب انگریز جا رہے ہیں تو لیز ختم ہو گئی اور ہمیں ہمارا علاقہ واپس کیا جائے۔ اس لئے ریاستوں کے شامل ہونے یا نہ ہونے کا قانون ان پر لاگو نہیں ہوتا۔ ان کی یہ بات نہیں مانی گئی اور اس تمام علاقے کو پاکستان میں شامل کر لیا گیا۔ جس پر کافی لوگ ناراض ہوئے اور اس وقت سے ناراض چلے آ رہے ہیں۔

بے شمار لوگوں نے اس کے لیے قربانی بھی دی ہے۔ کئی لوگوں کو تو پھانسی کی سزا بھی جھیلنی پڑی۔ ریاست پاکستان اپنی رٹ قائم کرنا چاہتی ہے اور وہ لوگ ایک آزاد بلوچستان کی بات کرتے ہیں۔

میرا خیال ہے کہ اب یہ بات کافی حد تک طے ہو گئی ہے کہ بلوچستان، پاکستان کا حصہ ہے۔ اب اس میں کوئی دو رائے نہیں ہے۔ عوام کی اکثریت بھی یہی چاہتی ہے۔ وہ ریاست کی طرف سے قائم کردہ اداروں میں شریک بھی ہوتے ہیں، جیسے الیکشن وغیرہ۔ لیکن ابھی بھی کچھ لوگ ایسے ہیں جو اس بات کو تسلیم نہیں کرتے۔

نوشکی سطح سمندر سے تقریبا تین ہزار فٹ کی بلندی پر ہے یہاں موسم کی شدت ویسی نہیں ہے جیسی دالبندین میں ہوتی ہے۔اس لیے یہاں کھیتی باڑی بھی ہوتی ہے۔علاقے میں بلوچوں کے کئی قبائل آباد ہیں۔ تعلیم کے لحاظ سے بھی نوشکی کو ایک اہم مقام حاصل ہے۔ایک سروے کے مطابق بلوچستان کے اضلاع میں تعلیم کے میدان میں نوشکی کی پہلی پوزیشن ہے۔فٹبال اور باکسنگ علاقے کا پسندیدہ کھیل ہے۔

مجھے اس بات کا موقع نہیں مل سکا کہ ہم یہاں کے سنہری صحرا اور مختلف تفریحی مقامات کو دیکھ پاتے۔ایک دفعہ حکمت یار مینگل نے اس کی دعوت بھی دی لیکن موقع نہیں تھا کہ جا پاتے۔

زندگی نے وفا کی تو یہاں پر واقع سنہری صحرا، شیخ حسینی کا مزار، جھیل ضرور دیکھنے جاؤں گا۔

یہ بھی ایک دلچسپ بات ہے کہ یہاں کا ریلوے اسٹیشن 1897 ء میں بنایا گیا تھا۔ اس کا مقصد نوشکی سے سیستان، جو کہ ایک ایرانی علاقہ ہے، تک ریل کی لائن لے کر جانا تھا۔ ایک لحاظ سے یہ ہندوستان کے قدیم ترین ریلوے ٹریکس میں سے ایک ہے۔

تاریخ سے یہ بھی پتہ چلتا ہے کہ ایک ہزار سال تک اس علاقے پر منڈائی قبیلے کی حکومت رہی ہے۔ پھر کچھ یوں ہوا کہ اٹھارویں صدی کے وسط میں میر نصیر خان نوری احمد شاہ ابدالی کی مدد سے ایرانیوں سے مقابلہ کر رہا تھا، یہاں سے گزرا۔جب وہ نوشکی پہنچا تو اس نے یہاں پر قیام کیا اور مقامی قبائل نے مہمان نوازی کی اعلیٰ مثال قائم کی۔ جب وہ جانے لگا تو اس نے مقامی قبائل سے کہا کہ وہ اس کا ساتھ دیں تا کہ احمد شاہ ابدالی کو ایرانیوں کے مقابلے میں فتح دلوائی جا سکے۔ اس پر منڈائی حکمرانوں نے ساتھ دینے سے معذرت کی۔ جس پر نوری نے ان قبائل پر حملہ کر دیا اور میزبانوں کو تہس نہس

کر دیا۔اس طرح ایک ہزار سال سے قائم ریاست اپنے ہی مہمان میر نصیر خان نوری کے ہاتھوں ختم ہو گی۔

ضلع بننے سے پہلے نوشکی، چاغی کا ایک حصہ تھا اور اب یہ ایک الگ ضلع ہے۔پچانوے فیصد سے زائد لوگ براہوئی اور بلوچی بولتے ہیں جبکہ پانچ فیصد لوگ پشتو بولتے ہیں۔نوشکی کے بارے میں نے یہ ساری معلومات درج ذیل کتابوں سے حاصل کی ہیں۔آپ کو بھی اگر تاریخ جاننے کا شوق ہو تو ان کا مطالعہ بے حد مفید ہو گا۔یہ کتابیں اس علاقے کی تاریخ کو جاننے میں آپ کی مددگار ہو سکتی ہیں۔

Balochistan Through the Ages: Tribes

- (Baluchistan (Pakistan) - Balochistān (Pakistan

Land Cover Atlas of Pakistan -The Balochistan Province

Food and Agriculture Organization of the United Nations

پھٹا ہوا فٹ بال اور فٹ بال کے کھلاڑی

جب ہم کوئٹہ کی طرف آ رہے تھے تو کچھ فاصلے پر راستے میں ایک ریلوے پھاٹک تھا،وہاں کچھ لڑکے کھڑے تھے اور ان کے ہاتھوں میں پھٹے ہوئے فٹ بال تھےاور وہ لوگوں سے چندہ اکٹھا کر رہے تھے۔مجھے یہ سب دیکھ کر عاصم سنجرانی صاحب یاد آ گئے۔ایک دفعہ جب ان کے ساتھ نوشکی سے واپس آ رہا تھا تو اسی طرح سے اسی پھاٹک پر دو بچے اپنے پھٹے ہوئے فٹ بال کے ساتھ کھڑے تھے اور لوگوں سے چندہ مانگ رہے تھے۔سنجرانی صاحب دالبندین کے رہنے والے ہیں اس لیے ان کا اس سڑک پر آنا جانا رہتا ہے۔انھوں نے مجھے یہ بتایا کہ میں عرصہ دراز سے یہی کام دیکھ رہا ہوں کے اسی پھاٹک پر بچے اپنا پھٹا ہوا فٹ بال لے کر کھڑے ہوتے ہیں۔انھوں نے بلوچی زبان میں ان کے بچوں سے کہا بھی کہ کیا ابھی تک آپ کا فٹبال ٹھیک نہیں ہوا؟

اس دفعہ لوگ بھی زیادہ تھے اور نوجوان تھے۔ انھوں نے بتایا کہ ہم ایک فٹ بال ٹورنامنٹ کروانا چاہتے۔ جس کے لیے چندہ جمع کر رہے ہیں۔اس بات سے چند دن قبل میں نے سیالکوٹ سے پچاس کے قریب فٹ بال الخدمت بلوچستان کے حوالے کیے تھے تاکہ وہ مقامی لوگوں میں تقسیم کر دیں۔

ہم سے جو خدمت ہو سکی ہم نے ان کی خدمت کی اور ساتھ ہی ان سے کہا کہ ہم آپ کو بہت اعلی کوالٹی کے فٹبال بھی دیں گے۔ اس کے لیے انھیں الخدمت کے دفتر میں آنا ہوگا۔ ہم نے دفتر کا پتہ بھی دیا۔یہ سب جان کر مجھے بہت خوشی ہوئی کہ ان بچوں میں کھیلنے کی لگن ہے۔

میں اس بات پر مکمل یقین رکھتا ہوں کہ موجودہ دور کے نوجوانوں کے بہت سے مسائل جن میں سرفہرست نشے میں مبتلا ہونا شامل ہے کا سب سے بہترین علاج ملک کے اندر کھیلوں کے کو فروغ دینا ہے۔اگر ہم کھیلوں کو فروغ دیں گے تو یقینی طور پر یہ بچے نشے سے کہیں دور ہو جائیں گے۔

ہمارا ایک فٹ بال کئی بچوں کو ایک صحت مند زندگی گزارنے میں مدد دے سکتا ہے۔

شام گئے ہم واپس کوئٹہ پہنچ گئے کچھ دیر آرام کیا اور پھر واپسی کی راہ لی اور ایک گھنٹے کی فلائٹ ہمیں لاہور واپس لے آئی۔

دالبندین کے صحرا اور لاہور کی گرمی ایک ہی جیسی تھی۔ البتہ دالبندین کی رات لاہور کی نسبت کافی خنک تھی۔ اس قدر متنوع موسم۔۔۔ سب اس کی قدرت کی نشانیاں ہیں جو ہم سب کا پالنہار ہے۔

تم اپنے رب کی کونسی کونسی نعمتوں کو جھٹلاؤ گے ؟

کوئٹہ سے ہرنائی :ایک یادگار سفر

میرا تعلق ٹیکسٹائل انڈسٹری سے ہے جس کی وجہ سے ٹیکسٹائل انڈسٹری کے متعلق تھوڑی بہت معلومات ملتی رہتی ہیں۔ دوران تعلیم جب ہمیں ٹیکسٹائل کے متعلق پڑھایا جارہا تھاتواس وقت یہ بتایا گیاکہ پاکستان میں اون سے کپڑا بنانے والے تین بڑے کارخانے موجود ہیں۔ان میں سے ایک بنوں میں ہے دوسرا ہرنائی میں اور تیسرا واہ کینٹ کے پاس۔ یہ بھی معلوم ہوا کہ یہ تمام ملز صدر ایوب کے دور میں لگائی گئی تھیں۔ اس دور میں ان کے علاوہ بھی کئی ملز لگائی گئیں جو شہروں سے بہت دور تھیں۔ اس کا مقصد سوائے اس کے اور کچھ نہ تھاکے دور دراز علاقوں تک انڈسٹری کو پھیلایا جائے تاکہ مقامی طور پر روزگار کے مواقع پیدا ہوں۔ ہرنائی وولن مل جو اب بند ہو چکی ہے اسی سوچ کے تحت لگائی گئی تھی۔

اکتوبر 2021 ء کے پہلے ہفتے ہرنائی میں زلزلہ آیا جس سے مقامی طور پر کافی تباہی ہوئی۔ جیسے ہی یہ خبر الخدمت فاونڈیشن تک پہنچی تو ہم نے زلزلے سے متاثرہ لوگوں کی مدد کرنے کاکام شروع کر دیا۔ میں 13اکتوبر 2021 ء کواسی سلسلے میں ہرنائی آیا تھا۔ یہ سفر ہم نے صبح نو بجے کے قریب کوئٹہ سے شروع کیااور واپس رات گیارہ بجے کے قریب کوئٹہ پہنچے۔اس سفر میں کیا دیکھا، کیا سنا اور کیا سمجھا، وہ سب آپ کی خدمت میں پیش کر رہاہوں۔

سفری پڑاؤ

ہمارے امیرِ سفر جناب محمد جمیل کرد صاحب تھے جو الخدمت کے صوبائی صدر بھی ہیں۔ ان کے علاوہ جناب اعجاز محبوب صاحب بھی ہمراہ تھے۔ عبداللہ خاں اور محمد ہاشمی بھی ہمراہ تھے۔ ہمارے ساتھ Psychological Aid And Services for

Society کے ماہر نفسیات کا ایک گروپ بھی تھا۔ بلوچستان سے تعلق رکھنے والے ماہرین نفسیات نے ایک اپنا گروپ بنایا ہوا ہے ۔ اس کے تحت وہ لوگوں کو نفسیاتی مسائل حل کرنے میں مدد دیتے ہیں۔ اس گروپ میں تین مرد اور چار خواتین تھیں۔ میرے خیال میں کسی بھی ڈیزاسٹر کے بعد کھانے پینے کے ضرورت پوری ہونے کے بعد سب سے زیادہ ضرورت بھی نفسیاتی مسائل کی کو حل کرنے کی ہوتی ہے۔ اس سلسلے میں یہ ایک بہت ہی اچھا قدم تھا۔ یوں یہ بارہ افراد پر مشتمل قافلہ روانہ ہوا۔ کوئٹہ سے نکل کر ہم کچھ دیر کے لیے ایک بڑے ریسٹورانٹ پر رکے جس کا نام چائے خانہ تھا۔ یہاں ہم ایک کھلے لان میں بیٹھ گئے۔ خوب دھوپ نکلی ہوئی تھی۔ آپس میں تعارف بھی ہوا۔ یہ ایک بہت ہی خوبصورت نششت تھی۔

یہ منظر تا دیر یاد رہے گا۔

سفر بطرف ہرنائی

ہم نے تقریباً ساڑھے دس بجے سفر شروع کیا اور دو بجے کے قریب ہرنائی پہنچ گئے۔ میں نے دیکھا کہ کچلاک سے آگے سڑک کو وسیع کرنے کے لیے کافی تیزی سے کام ہو رہا ہے۔ یہ سڑک اگر کافی کھلی ہو جاتی ہے تو ڈی آئی خان تک سڑک کے بن جانے سے یہ سڑک راولپنڈی سے ڈی آئی خان تک کی موٹر وے کے ساتھ مل جائے گی اور یو ں بلوچستان سے اسلام آباد اور دیگر شمالی علاقہ جات کا سفر کافی کم بھی ہو جائے گا اور آرام دہ بھی۔ اسی روڈ پر ایک جگہ آتی ہے جسے زیارت کراس کہتے ہیں۔ یہاں سے ایک سڑک سیدھی پشین کی طرف چلی جاتی ہے اور دوسری زیارت کی طرف۔

جیسے ہی ہم دائیں جانب زیارت کی طرف مڑے تو ایک پہاڑی سلسلہ شروع ہو گیا جو مسلسل ہمارے ساتھ رہا اور انھی پہاڑوں میں ہم نے سفر کیا۔ اسی لیے اسے

ہرنائی وادی بھی کہا جاتا ہے۔ زیارت روڈ پر تقریباً پندرہ کلومیٹر کے بعد ایک خانائی بابا نام کا گاؤں آتا ہے وہاں سے ایک سڑک زیارت جاتی ہے اور دوسری ہرنائی کی طرف۔ یہاں تک سڑک بہت اچھی حالت میں ہے، کسی طرح کا کوئی مسئلہ نہیں ہے۔ جیسے ہی آپ دائیں طرف مڑتے ہیں تو ایک طویل پہاڑی سلسلہ بھی شروع ہو جاتا ہے اور سفر کا وہ حصہ شروع ہوتا ہے جو انسانی جسم کے ساتھ ساتھ گاڑی کے لیے بھی کافی یادگار ہوتا ہے۔ اس سب کے بدلے میں وہ قدرتی مناظر دیکھنے کو ملتے ہیں جو قدرت کے شاہکار ہوتے ہیں۔

ہم اس سڑک سے جیسے ہی اوپر پہاڑ پر آئے ہم نے دیکھا کہ وہاں پر ہمارے اداروں نے چوکیاں بنائی ہوئی ہیں۔ وہ ہمیں روک کر پوچھتے کہ آپ کہاں جارہے ہیں اور ہمارے کارڈ بھی چیک کرتے ہیں۔ جب ہم انھیں یہ بتاتے کہ ہمارا تعلق الخدمت سے ہے تو وہ ہمارے ساتھ کافی نرم برتاؤ کرتے ۔ عمومی طور پر ہمارے ساتھ انھوں نے بہت اچھے طریقے سے برتاؤ کیا۔ لیکن جب کوئی روک کر پوچھتا ہے تھوڑی سی ناراضگی کا اظہار تو دل میں ضرور ہوتا ہے لیکن ایسا کرنا ہم سب کے مفاد میں ہوتا ہے، اس لیے ہمیں دفاعی اداروں کے ساتھ تعاون کرنا چاہیے۔

عبداللہ خان کا یہاں پر کافی آنا جانا رہا ہے ۔ عبداللہ خان نے مجھے بتایا کہ ہمیں آگے چل کر ریلوے لائن بھی نظر آئے گی جس پر آنے والے دنوں میں ٹرین چلا کرے گی، اس پر ابھی کام ہو رہا ہے، لیکن بہت سارا کام باقی ہے۔ایک جگہ پر انھوں نے مجھے اشارے سے بتایا کہ وہ دور ایک بہت بڑے پہاڑ کے دامن میں سرنگ نظر آ رہی ہے جو ٹرین گزارنے کے لئے بنائی گئی تھی۔ یاد رہے کہ یہ ریلوے لائن انیس سو اسّی کے قریب بچھائی گئی تھی۔ اس وقت تک انگریزوں نے ٹنلز بنانے کا بہت بڑا تجربہ حاصل کر لیا تھا۔

ایک جگہ کا منظر بہت خوبصورت تھا۔ ہم پہاڑ کے بالکل اوپر تھے اور سڑک نیچے کی طرف جارہی تھی۔ سڑک میں اتنے بل تھے کہ میں نے عبداللہ صاحب سے کہا کہ جتنے بل اس سڑک پر ہیں اتنے تو جلیبی میں بھی نہیں ہوتے۔ بہرحال وہ ایک بہت ہی خوبصورت منظر تھا۔ تھوڑا آگے گئے تو کئی جگہ میں نے یہ دیکھا کچھ عمارتیں بنی ہوئی تھیں، ان پر پمپنگ اسٹیشن کا نام لکھا ہوا تھا۔ میں نے عبداللہ سے پوچھا کہ یہ پمپنگ اسٹیشن کیا ہے اور ان کے ساتھ پڑے ہوئے یہ بڑے بڑے پائپس کس لیے ہیں؟ انھوں نے بتایا کہ یہاں پر ایک منگی ڈیم بنایا جارہا ہے جو کہ قدرتی طور پر ایک ڈیم ہے صرف ایک طرف سے بند کرنا ہے۔ زیارت اور ارد گرد علاقے میں کافی بارش ہوتی ہے اور برف بھی پڑھتی ہے، اس طرح یہاں سے ایک بڑی مقدار میں پانی نیچے اس علاقے میں آتا ہے۔ پانی کے راستے میں یہ ڈیم بنایا جارہا ہے۔ اسے منگی ڈیم کا نام دیا گیا ہے۔ اس ڈیم سے کوئٹہ شہر کو سپلائی کیا جائے گا۔

کوئٹہ شہر میں اس وقت پانی کی شدید قلّت ہے۔ زیر زمین پانی ہزار فٹ سے بھی زائد گہرائی میں ملتا ہے۔ لوگوں کا کہنا ہے کی اگر کوئٹہ میں پانی کا مسئلہ حل نہ کیا گیا تو لوگ یہاں سے ہجرت کر جائینگے۔ اس لیے یہ منگی ڈیم بنایا جارہا ہے تاکہ کوئٹہ کے پانی کا مسئلہ حل کیا جاسکے۔ پہاڑوں کے دامن میں ایک زرتالو نام کا قصبہ بھی آیا۔ جس کا نام کافی دلچسپ لگا۔ جیسے ہی ہم اس علاقے میں داخل ہوئے تو میں نے دیکھا کہ ارد گرد کے پہاڑوں پر کوئلے کی کانیں نظر آرہی تھیں۔

اس سے معلوم ہوا کہ یہی وہ خزانہ تھا یعنی کالا سونا جس کی تلاش میں انگریز اس قدر دور بھی آیا اس نے یہ ریلوے لائن بچھائی تھی !

ایک جگہ رک کر ہم نے کچھ دیر آرام بھی کیا اور ایک دکان سے کچھ کھانے پینے کی اشیاء بھی خریدیں۔ وہ ایک ایسی جگہ تھی جس کے ارد گرد دور دور تک پہاڑ پھیلے ہوئے تھے اور اس وادی کے ایک حصے میں یہ دو دکانیں تھیں۔ جب دکان میں گئے تو میں نے دیکھا کہ اس دوکان میں وہ سب کچھ موجود ہے جو کوئٹہ شہر کے کسی بھی محلے کی دکان میں ہوتا ہے۔ اس سے ظاہر ہوتا ہے کہ اس علاقے کے لوگ ایک دور دراز علاقے میں تو رہتے ہیں لیکن انھیں سب معلومات ہیں اور ذرائع آمدورفت کی وجہ سے ان اشیاء کو یہاں تک پہنچانے میں بھی کوئی دقت نہیں ہوتی۔ اسی علاقے سے کھیتی باڑی کا بھی آغاز ہو جاتا ہے۔ میں اس علاقے بہت بڑے بڑے کھیت تو نہیں تھے لیکن جہاں بھی ہموار زمین تھی وہیں پر کچھ نہ کچھ فصل ضرور کاشت کی ہوئی تھی۔ اس کی بنیادی وجہ اس علاقے میں ندی نالوں اور بارشوں کا زیادہ ہونا ہے۔ ہمارے راستے میں سالارزئی اور خوست بھی آیا۔ میرے دوست امجد صدیقی صاحب نے جو کوئٹہ میں رہتے ہیں نے بتایا کہ اس جگہ پر دریا کے اوپر سے ریلوے کو گزارنے کے لیے ایک پل بنایا گیا تھا۔ وہ پل بارشوں میں بہہ گیا۔ بعد میں انگریزوں نے اسے تعمیر نہیں کیا اور ٹرین کو خوست سے ہی واپس لے جایا جاتا تھا۔ میں نے بھی اس پل کی باقیات دیکھیں۔ وہ بالکل پہاڑ کے ساتھ تھیں۔ شاید یہی وجہ تھی کہ کہ وہ پل بارشوں کی نظر ہو گیا۔ اس راستے میں ایک اور قصبہ، جس کا نام شاہرگ ہے بھی آتا ہے۔

شاہرگ سے ایک کثیر مقدار میں اچھی قسم کا کوئلہ ملتا ہے۔ یہاں پر سینکڑوں کے حساب سے کوئلے کی کانیں ہیں جو اس علاقے کی خوشحالی کی ضامن ہیں۔ یہاں کے بہت سارے لوگ کان کنی سے وابستہ ہے۔ دلچسپ بات یہ ہے کہ اسی فیصد سے زائد کوئلے کی کانوں میں کام کرنے والے لوگوں کا تعلق سوات سے ہے۔ میں نے یہ سوال بہت سے لوگوں سے کیا کہ سوات سے آکر اتنے دور دراز علاقے میں اتنا

مشکل کام کرنے کے لیے یہ لوگ کیوں آتے ہیں۔ مجھے اس کا کوئی تسلی بخش جواب نہیں ملا۔ ایک صاحب نے یہ کہا کہ شاید سوات میں کوئی روزگار نہیں ہوگا اس وجہ سے یہاں آئے ہیں، لیکن یہ کوئی معقول وجہ نظر نہیں آتی۔ شاید اس کی یہ وجہ ہو کہ سوات اور اس کے ارد گرد کے علاقوں میں بھی کان کنی کا کام ہوتا ہے اور ان لوگوں کو اس کا تجربہ بھی تھا ،اس طرح وہ یہ کام کرتے کرتے یہاں تک پہنچ گئے ہوں۔ بہر حال پہاڑ کے نیچے ہزاروں فٹ گہرائی میں جا کر کام کرنا بہت مشکل ہے۔ یہاں پر بہت سارے حادثات بھی ہو جاتے ہیں جس سے بہت سی قیمتی جانیں بھی ضائع ہو جاتی ہے۔

ہم تقریباً دو بجے کے قریب ہرنائی پہنچ گئے۔ ہرنائی سے پہلے ایک اونچی جگہ پر ایک بہت بڑا گیٹ بنا کر اس پر بابِ ہرنائی لکھا ہوا تھا۔ بابِ ہرنائی کو دیکھ کر بہت خوشی ہوئی۔ اس بات کی بھی کہ ہم ہرنائی پہنچ گئے ہیں اور اس بات کی بھی کی ایک تکلیف دہ سفر کا اختتام ہوا۔ وہیں پر ایک ریسٹوران سے کھانا کھایا۔

ہرنائی سطح سمندر سے تین ہزار فٹ کی بلندی پر واقع ہے اس لحاظ سے یہ زیادہ گرم نہیں ہوتا اور نہ ہی یہاں زیادہ ٹھنڈ ہوتی ہے۔ اس دوران جماعت اسلامی ضلع ہرنائی کے امیر اور الخدمت کی باقی کارکنان بھی تشریف لے آئے۔ اس طرح سے یہ قافلہ اس گاؤں کی طرف روانہ ہو گیا جہاں پر زلزلے کی وجہ سے بہت نقصان ہوا تھا۔

ہرنائی کا حدود اربعہ

ہرنائی بلوچستان کے شمال میں واقع ہے، اس کے جنوب میں سبی ، شمال میں زیارت اور شمال مشرق میں لورالائی جبکہ مغرب میں کوئٹہ واقع ہے۔ ہرنائی پہنچنے کے لئے آپ سبی سے بھی آ سکتے ہیں جو کہ ایک پہاڑی علاقہ ہے۔ ویسے تو ہرنائی کے ارد گرد پہاڑ ہیں لیکن یہ راستہ کافی مشکل ہے۔ دوسرا راستہ ڈیرہ غازیخان سے لورالائی اور لورالائی

سے سنجاوی سے ہوتے ہوئے ہرنائی آیا جا سکتا ہے۔ آپ کوئٹہ سے کچلاک اور پھر زیارت کے پاس سے گزر کر بھی یہاں پہنچ سکتے ہیں، یہ تیسرا راستہ ہے۔ کوئٹہ سے اس کا فاصلہ 170 کلومیٹر جبکہ لورالائی سے اس کا فاصلہ نوے کلومیٹر ہے۔ ہرنائی سطح سمندر سے تین ہزار فٹ کی بلندی پر واقع ہے۔ اس کے چاروں طرف پہاڑ ہیں۔ اسے وادی ہرنائی بھی کہتے ہیں۔ یہاں کی زمین بہت زرخیز ہے اور قدرتی چشموں کا پانی وافر مقدار میں میسر ہے۔

اس کی طرف آنے والی تمام سڑکوں کی حالت کہیں بہت خراب اور کہیں ٹھیک ہے، کئی جگہ پر اس پر کام بھی ہو رہا ہے۔

میں اس بات کی امید رکھتا ہوں کہ آنے والے چند سالوں میں سڑک کی حالت کافی بہتر ہو گی۔

ہرنائی کی تاریخ

ہرنائی کب آباد ہوا؟ مجھے اس سے متعلق زیادہ معلومات کسی کے پاس سے بھی نہ مل سکیں۔ البتہ یہ بات سننے کو ملی کے اس شہر کا نام ہرنام داس ایک ہندو کے نام پر رکھا گیا تھا۔ جب ہم ہرنائی کے بازار سے گزر رہے تھے تو میں نے دیکھا کہ ایک دکان کا نام ہندو کے نام پر تھا۔ دوستوں نے بتایا کہ یہاں کافی تعداد میں ہندو رہتے ہیں جو تجارت سے منسلک ہیں۔ سندھ اور بلوچستان کے وہ علاقے جو سندھ کے ساتھ ملتے ہیں ان میں ہندو کافی تعداد میں آباد ہیں اور زیادہ تر لوگ کاروباری ہیں۔ بعض جگہ پر تو ان کا کافی اثر و رسوخ ہے۔ ہرنائی میں سب سے پرانی عمارت وہاں کا ریلوے اسٹیشن ہے۔ اس سے پہلے کہ میں آپ کو موجودہ ہرنائی کے بارے میں کچھ بتاؤں میں آپ کے سامنے اس بات کو رکھنا چاہ رہا ہوں کہ ہرنائی کب آباد ہوا اور میں اس نتیجے پر کیسے پہنچا۔

انگریزوں کی بلوچستان کے اس علاقے سے کیا دلچسپی تھی یہ ایک الگ موضوع ہے۔ مختصر جواب اس کا یہ ہے کہ انگریزوں کا یہاں آنا روس کے خلاف جنگی حکمت عملی جس کا نام گریٹ گیم کا ایک حصہ تھا۔انگریز روس کی بڑھتی طاقت سے خوف زدہ تھے اور انھیں یہ ڈر تھا کہ وہ کبھی ہندوستان پر حملہ نہ کر بیٹھے اس لیے اس نے ہندوستان کی مغربی سرحد پر قبضہ کرنا شروع کیا۔ 1876ء میں کوئٹہ اور اس کے دیگر علاقہ جات اس کے قبضہ میں تھے۔اس بارے میں ایک کتاب جسے Heathcote- A-T نے لکھا ہے، جس کا عنوان ہے

Balochistan, the British and the Great Game –
The Struggle for the Bolan Pass, Gateway to India

میں کافی تفصیل سے اس بارے میں لکھا ہے۔ یہ بات اس وقت ہمارا موضوع نہیں ہے۔ حقیقت یہ ہے کہ جیسے ہی انگریزوں نے بلوچستان کے شمالی علاقہ جات پر اپنا قبضہ کیا تو انھوں نے یہاں پر ریلوے لائن کا آغاز کیا۔ریلوے لائن کا مقصد سرحد تک اپنی فوجوں کی آمد و رفت کو آسان بنانا اور اس کے ساتھ ساتھ اس علاقے میں پائی جانے والی معدنیات کو یہاں سے لے جا کر اپنے ملک پہنچانا تھا۔ اسی سلسلے میں یہاں پر کئی ریلوے لائنز بچھائیں گئیں۔ سب سے پہلے سکھر تا سبی لائن بچھائی گئی۔ اسکے بعد سبی سے کوئٹہ براستہ ہرنائی، خوست وغیرہ، بعد میں سبی سے کوئٹہ براستہ بولان۔ اسکے بعد کوئٹہ سے زاہدان، چمن تک بھی ریل لائن بچھائی گئی۔ ژوب ریل لائن بھی اسے دور میں بچھائی گئی۔

ہرنائی میں کوئلہ تو موجود تھا مقامی لوگوں کو اس کا کوئی علم نہیں تھا۔ جب انگریزوں کو اس کا علم ہوا تو انھوں نے کوئلہ لے جانے کے لیے ریل کا آغاز کیا۔اس بارے میں

https:// sibibalochistan pakistan-home-blog/2019/01/23/sibi-harnai-railway-track/

پر تفصیل سے لکھا ہوا ہے۔ یہ سب جان کر میں اس نتیجے پر پہنچا ہوں کہ ان ریلوے لائنز کے دو مقاصد تھے۔ایک روس کی طرف سے حملہ ہونے کی صورت میں فوجوں کی نقل و حمل کے لئے ریلوے لائن کا ہونا ضروری تھا اور دوسرا یہاں سے زیر زمین موجود معدنیات کو لے کر جانا تھا۔انیسویں صدی کی تیسری دہائی میں جب کوئلے کے ذخائر ملنے شروع ہوئے تو اسی دور میں انھوں نے اس علاقے میں ریلوے لائن بچھانے کا کام شروع کی۔ سبی سے ہرنائی کے ریلوے ٹریک کی لمبائی 137 کلو میٹر کے قریب ہے۔ابھی حال ہی میں حکومت نے اسے بحال کرنے کا فیصلہ بھی کیا ہے۔اسی سلسلہ میں ہرنائی ریلوے اسٹیشن بھی بنایا گیا ہے۔ لیکن ابھی تک ریل کا آغاز نہیں ہوا۔

اب میں اس سوال کی طرف آتا ہوں کہ یہاں ہندو کیسے پہنچے؟

اس سلسلے میں میری معلومات کے مطابق اور میری اپنی سوچ کے مطابق انگریزوں نے شمالی ہندوستان میں سب سے پہلے دلی اور اس کے ارد گرد کے علاقوں پر قبضہ کیا اور پھر وہ پنجاب کی طرف آئے۔ وہ جس شہر کو بھی فتح کرتے وہاں اپنی فوجی چھاؤنی ضرور بناتے۔ وہ ایسا کرتے کرتے راولپنڈی تک پہنچ گئے اور پھر اس کے بعد جہاں بھی گئے تو انھوں نے یہ مناسب جانا کہ بجائے اگلے شہر میں جا کر نئے لوگوں کو چھا ؤنی میں آباد کرنے اور ان سے کام لینے کے جن کی تہذیب و ثقافت سے وہ واقف نہیں ہوتے تھے وہ اپنے ساتھ ان لوگوں کو لے جاتے تھے جو پہلے ان کے ساتھ کام کرتے تھے۔اس کی واضح مثال پشاور، کوہاٹ، بنوں اور کوئٹہ میں قائم ہونے والی چھاؤنیاں ہیں جہاں ایک بہت بڑی تعداد میں ہندکو بولنے والے لوگ آباد ہیں۔

یہی وجہ ہے کہ جب سبی ہرنائی ریلوے لائین کو بچھایا گیا تو مختلف شہروں میں انگریزوں کو ایسے لوگوں کی ضرورت پیش آئی جو ان کے لیے کام کر سکیں۔ یہ کام مقامی لوگوں کے بس کا نہیں تھا۔ ان سے واقفیت بھی نہیں تھی اور اعتماد کا لیول بھی بہت کمزور تھا۔ اس وجہ سے ان لوگوں کو وہاں پر بلایا گیا جو ان کے ساتھ پہلے سے کام کرتے آ رہے تھے۔ یہی وجہ ہے کہ ہندوؤں کے ساتھ ساتھ اور بھی کئی لوگوں کو پنجاب اور شمالی ہندوستان سے بلا گیا۔ وہ لوگ ایک دفعہ یہاں آئے اور پھر ان میں سے ایک کثیر تعداد یہیں بس گئی اور اسی معاشرے کا حصہ بن گئی۔ یہ تمام تر واقعات 1876ء سے لے کر 1890ء کے درمیان کے ہیں۔

زلزلہ سے متاثر دیہات

لوگوں نے بتایا کہ چار گاؤں ایسے ہیں جہاں پر سب سے زیادہ نقصان ہوا ہے۔ ہرنائی شہر میں نقصان زیادہ نہیں ہوا۔ ہم اس گاؤں میں گئے جہاں کافی نقصان ہوا تھا۔ ہم نے دیکھا کہ پختہ مکان تو کھڑے تھے۔ سب سے زیادہ نقصان ان گھروں کا ہوا جن کی دیواریں کچی تھیں۔ لوگوں نے ہمیں اپنے گرے ہوئے گھر دکھائے۔ کچھ مکان تو ایسے تھے جو بالکل گر گئے اور کچھ ایسے تھے جہاں دیواروں دراڑیں آ گئیں تھیں، جواب رہنے کے قابل نہیں تھے۔ لوگوں کا یہ بھی کہنا تھا کہ زلزلہ رات تین بجے کے قریب آیا۔ گرمی کی وجہ سے لوگ باہر کھلی جگہ پر سو رہے تھے، جس کی وجہ سے جانی نقصان کم ہوا۔

ہم ایک گھر میں ایک بزرگ جنھوں نے اپنی ساری زندگی تبلیغی جماعت میں گزاری، سے بھی ملے۔ زلزلے کی وجہ سے گھر کی چھت گر گئی جس کی بنا پر ان کی ایک ٹانگ ٹوٹ گئی۔ ان کے چہرے کی نورانیت ایک مطمئن پاک باز اور نیک شخص کا پتہ دے

رہی تھی۔انھوں نے ہم سے کہا اللہ کی مرضی ہے کہ آپ کو کس حال میں رکھتا ہے۔ہمیں ہر حال میں ہی خوش رہنا چاہیے۔اس گاؤں میں الخدمت کی طرف سے ایک میڈیکل کیمپ بھی لگایا گیا تھا، جہاں لوگوں کو مفت ادویات دی جارہی تھیں۔

ایک مکان کے صحن میں ایک بڑی چادر بچھائی گئی اور اس کے چاروں طرف گدے رکھے گئے اور ان کے ساتھ ساتھ گول تکیے بھی۔ہم سب لوگ وہاں بیٹھ گئے۔مقامی لوگوں کی ایک کثیر تعداد وہاں موجود تھی۔ایک دوسرے مکان میں بھی اسی طرح کی ایک مجلس کا اہتمام کیا گیا، جس میں صرف خواتین ہی تھیں اور ہماری ساتھ آنے والی ماہرین نفسیات خواتین ان کے پاس موجود تھیں۔میں نے بھی کچھ گفتگو کی اور اس کے بعد طارق صاحب نے نفسیاتی نقطہ نظر سے لوگوں سے بات چیت کی۔

یہاں پر ایک دلچسپ بات پیش آئی۔طارق صاحب پشتو میں بات کرنا چاہ رہے تھے اور انھوں نے ایک دو فقرے کہے بھی لیکن مقامی لوگوں نے کہا کہ آپ اردو میں بات کریں۔اس سے یہ معلوم ہوا کہ ان کی پشتو طارق صاحب کی پشتو سے کافی مختلف ہے۔اور دوسری بات یہ ہے کہ اب اردو پورے پاکستان کی ایک رابطہ کی زبان ہے تو تقریباً پاکستان کے ہر خطہ میں بولی جاتی ہے۔شاید یہی وجہ تھی قائداعظم نے اردو کو قومی زبان بنانے کا فیصلہ کیا تھا۔میرا ذاتی خیال ہے کہ اردو کے علاوہ شاید کسی بھی علاقائی زبان کو پاکستان کی قومی زبان بنانا مشکل تھا۔

اسی دوران الخدمت کی طرف سے کھانا بھی تقسیم کیا گیا۔جب واپس آنے لگے تو ایک بزرگ، جن کی جھولی میں تازہ سیب تھے، ہماری گاڑی کے پاس آگئے،انھوں نے ہم سب کو سیب دیے۔جن میں محبت اور پیار کی مٹھاس کی کوئی انتہا نہ تھی۔اسی دوران ایک صاحب اپنے گھر سے اسٹیل کے چھوٹے سے لوٹے میں پانی لے کر آئے۔اس میں

ندی کا تازہ پانی تھا۔ ہم سب نے باری باری پانی پیا۔ایسے پانی کے سامنے منرل واٹر حیثیت کوئی بھی نہیں رکھتا۔

پانی کی مٹھاس اپنی جگہ پر، لیکن لوگوں کی محبت کی مٹھاس کہیں زیادہ تھی۔ جانان خان جو ہماری گاڑی چلا رہے تھے، ان کی عمر ساٹھ برس ہو گی، وہ پچھلے 35 سال سے گاڑی چلا رہے ہیں۔ بہت ہی محتاط ڈرائیونگ کرتے ہیں۔ میں نے ان سے پوچھا کہ آپ کہاں رہتے ہیں اور آپ کے کتنے بچے ہیں۔ انھوں نے کہا کہ کوئٹہ میں رہتا ہوں اور تین بیٹے اور چھ بیٹیاں ہیں۔ انھوں نے سب کی تعلیم کا بندوبست کیا ہے۔ ان میں سے کوئی بھی ان پڑھ نہیں ہے، انھوں نے یہ بھی بتایا کہ ان کے والد بھی ڈرائیور تھے۔

مسجد جہاں ٹائلٹ ابھی ضروری نہیں سمجھا جاتا

گاؤں سے نکلنے سے پہلے ہم نماز کے لیے رکے۔ ایک بڑی مسجد تھی۔ ایک بڑا حال برآمدہ سب کچھ موجود تھا، جو چیز موجود نہیں تھی وہ یہ ایک چار دیواری جسے ہم ٹائلٹ کہتے ہیں۔ ہم نے ٹائلٹ کے بارے میں پوچھا تو ہمیں اشارے سے بتایا گیا کہ یہ لوٹے پڑے ہیں اور ان کھیتوں کی طرف چلے جائیں۔ شہر کے رہنے والے لوگوں کے لئے کھلی جگہ پر بیٹھنا کافی مشکل ہوتا ہے لیکن اس کے علاوہ کوئی چارہ کار بھی نہیں تھا۔

میں یہ بات سمجھنے سے قاصر ہوں کہ جب آپ نے بڑی مسجد بنائی ہے لاکھوں روپے آپ نے خرچ کیے ہیں، ایک چار دیواری بنانے میں کیا دقت ہے؟ میرا خیال ہے کہ یہ دقت سے زیادہ روایت جو عرصہ دراز سے چلی آ رہی ہے۔ لیکن کبھی تو اس روایت کو ختم کرنا ہوگا۔ اکثر مساجد میں تو باقاعدہ ٹائلٹ بن گئے ہیں لیکن دور دراز کے علاقوں میں ابھی بھی یہ ٹیکنالوجی نہیں پہنچی۔

ہم نے اپنے میزبانوں سے پوچھا کہ شہر میں کوئی تاریخی مقام بھی ہے؟ جواب میں انھوں نے کہا کہ یہاں انگریزوں کے دور کا ریلوے اسٹیشن ہے اور ایک پہاڑی پر ایوب خان کا بنایا ہوا بنگلہ ہے، جو دور ہے۔ ہم نے ریلوے اسٹیشن دیکھنے کا فیصلہ کیا۔

ہرنائی ریلوے اسٹیشن : ایک سو چالیس برس پرانا

اس ریلوے اسٹیشن کے دو حصے ہیں ایک پرانا جنوب کی طرف اور دوسرا ریلوے لائن کے شمال میں ایک نیا ریلوے اسٹیشن۔ پرانے ریلوے اسٹیشن کی باقیات بھی باقی ہیں۔ وہاں پر کئی مال برداری کے ڈبے بھی موجود تھے۔ جنھیں دیکھ کر مجھے بے حد حیرانی ہوئی کہ جب یہ طے تھا کہ ریلوے لائن بند کی جارہی ہے تو ان ڈبوں کو یہاں سے لے جایا کیوں نہیں گیا؟ اس ریلوے اسٹیشن پر کہیں بھی اس کی تاریخ نہیں لکھی ہوئی تھی۔ نئی عمارت کا مرکزی حصہ جو چالیس فٹ بلند ہوگا اور اس کے درمیان پنکھے لگے ہوئے تھے. جو زمین سے کم از کم بیس فٹ بلند تھے۔ اتنی اونچائی سے ہوا نیچے کیسے آئے گی؟ یہ سب دیکھ کر ہم حیران بھی ہوئے اور ان لوگوں کو شاباش دینے کا بھی دل کیا، جن ماہرین تعمیرات نے اس ریلوے اسٹیشن کو ڈیزائن کیا تھا۔ اس عمارت میں کافی جگہوں پر کریکس آچکے تھے۔ جن کے متعلق یہ بتایا گیا یہ حالیہ زلزلے کی وجہ سے آئے ہیں۔ میں نے آپ کو ابھی بتایا ہے کہ گاؤں میں کوئی بھی پکی دیوار نہیں گری اور نہ ہی اس میں کوئی کریک آیا۔ لیکن یہاں معاملہ بالکل الٹ تھا۔

اس علاقے میں اسی فیصد کے قریب پختون لوگ رہتے ہیں۔ جن میں سے اکثریت کا تعلق ترین قبیلے سے ہے۔ یاد رہے کہ جنرل ایوب خان کا تعلق بھی ترین قبیلے سے ہی تھا۔ وہ ہری پور ہزارہ کے رہنے والے تھے جہاں پر ایک بڑی تعداد میں ترین لوگ آباد ہیں۔ یہاں بھی ان کا قبیلہ آباد ہے۔ مجھے کسی نے یہ نہیں بتایا کہ وہ یہاں کبھی آئے

بھی تھے۔ہرنائی میں وولن کا ہونا اس بات کی نشاندہی ہو سکتی ہے کہ انھوں نے اپنے قبیلے کی وجہ سے یہاں پر مل لگانے کا فیصلہ کیا ہوا۔اس بات کا مجھے صحیح علم نہیں ہے، یہ میرا اندازہ ہے۔

یہ بھی لوگوں نے بتایا کہ ایوب خان نے اپنے لیے یہاں ایک بنگلہ بھی بنایا تھا۔ مجھے اس بارے میں بہت زیادہ تفصیلات نہ مل سکیں۔اس علاقے کی زمین بہت زرخیز ہے۔سبزیوں اور پھلوں کی کاشت کثرت سے کی جاتی ہے۔اس کے ساتھ ساتھ یہاں پر ایک خاص قسم کا گنا پیدا ہوتا ہے جو گنڈیریاں بنانے کے لئے استعمال کیا جاتا ہے۔اس کا جوس بھی بہت مزے دار ہوتا ہے۔ایک صاحب نے بتایا کہ عام گنے کی قیمت دو سو روپے من ہوتی ہے جبکہ اس گنے کی قیمت چھ سو روپے من ہے۔علاقے کے لوگ سال میں تین مرتبہ فصل کاشت کرتے ہیں۔گرمیوں میں یہاں کا موسم بیس سے چالیس ڈگری کے درمیان رہتا ہے۔سردیوں میں درجہ حرارت صفر ڈگری تک بھی گر جاتا ہے۔

تقریباً چھ بجے کے قریب ہم وہاں سے واپسی کیلئے روانہ ہوئے اور راستے میں ایک جگہ رکتے ہوئے نماز پڑھی کھانا کھایا، گیارہ بجے کے قریب واپس کوئٹہ آ گئے۔

اللہ تعالیٰ کا شکرادا کیا جس نے اس سفر کو ہمارے لیے آسان بنایا۔

گڈو بیراج سے سکھر براستہ ڈیرہ بگٹی، سوئی، ٹھل، شکارپور

الخدمت فاؤنڈیشن پاکستان ہر سال دیوالی کے موقع پر ہندو برادری کے ضرورت مند لوگوں میں راشن وغیرہ تقسیم کرنے کا بندوبست کرتی ہے۔ اس کا مقصد ان لوگوں کو بہتر انداز سے دیوالی کا تہوار منانے میں مدد کرنا ہے۔ اسی سلسلے کا ایک پروگرام یکم نومبر 2021ء کو سکھر میں منعقد کیا جارہا تھا، اس کے ساتھ ساتھ شہداد کوٹ میں بھی ایک پروگرام رکھا گیا تھا۔ ان پروگرامات میں شریک ہونے کے لیے میں اور عزیزم شعیب احمد ہاشمی 31 اکتوبر 2021ء کی صبح سویرے لاہور سے روانہ ہوئے۔ جماعت اسلامی ضلع ڈیرہ بگٹی کے امیر مولانا بایزید بگٹی صاحب سوئی میں ایک مسجد بنارہے تھے۔ اس موقع سے فائدہ اٹھاتے ہوئے ہم نے اس مسجد کو بھی دیکھنے کا فیصلہ کیا۔

ہم موٹروے سے گڈو بیراج انٹرچینج پر اتر کر 15 کلومیٹر کے فاصلے پر واقع کشمور میں ڈاکٹر عبدالرزاق کھوسو صاحب کے قائم کردہ الخدمت ہسپتال پہنچے، اس کے بعد کشمور میں واقع ایک گردوارا دیکھا۔ شام تک ہم سوئی پہنچے۔ رات گئے ہم ٹھل اور شکارپور سے ہوتے ہوئے سکھر پہنچ گئے۔ اس ایک دن کے سفر میں جو دیکھا جو جانا جو سمجھا آپ کی خدمت میں پیش کررہا ہوں۔

گڈو بیراج : جو ایک بڑے ویران علاقے کو سیراب کررہا ہے

موٹروے سے اتر کر چند کلومیٹر کے فاصلے پر گڈو بیراج قائم ہے۔ گڈو یہاں پر بسنے والی ایک قوم کا نام بھی ہے۔ ایک صاحب نے بتایا کہ یہ ایک مقامی رہنما کا نام بھی تھا جن کے نام پر اس بیراج کا نام رکھا گیا۔ اس سے پہلے میں اور شعیب ہاشمی 2018ء میں رات کے وقت گڈو بیراج سے گزرے تھے۔ رات کی وجہ سے رکے نہیں تھے،

لیکن اب کی بار بغیر رکے گزرنا ممکن نہیں تھا، یہ سیاحتی اصولوں کے خلاف تھا۔ اس لیے ہم گڈو بیراج پر کچھ دیر کے لیے رکے۔

ایک طرف دریا کے پانی کو روک کر بیراج سے نہریں نکالی گئیں ہیں اور دوسری طرف حدِ نگاہ تک پھیلا ہوا دریا تھا۔ موسم بھی خوب تھا۔ دھوپ بھی نکلی ہوئی تھی اور ہمارے پاس وقت بھی تھا۔ منظر ناقابلِ فراموش تھا۔ آپ نے بھی دیکھا ہوگا کہ اس طرح کے مقامات پر "فوٹو گرافی منع ہے "کے بورڈ لگے ہوتے ہیں۔ شاید یہ بورڈ پچھلی صدی کی دفاعی ضرورت ہوں گے۔ کیا اب بھی اس کی ضرورت ہے؟ میرا خیال ہے کہ نہیں ، کیونکہ اب ہر طرح کے نقشے انٹرنیٹ پر موجود ہیں۔

یادِ ماضی کی طرح ان بورڈز کی حفاظت بھی ضروری ہے !

بیراج کی انتظامیہ کے ایک صاحب نے ہمیں کچھ دور جا کر فوٹو گرافی جیسا جرم کرنے کی اجازت دے دی۔ شعیب ہاشمی صاحب کی موجودگی میں فوٹو گرافی کا نہ ہونا، ممکن نہیں ۔انھیں تو منظر چاہیے، پھر کیا ہے، مختلف زاویوں سے تصویر بنانا، وڈیو بنانا ان کا پسندیدہ شغل ہے۔ اس سے جہاں ان کا شوق پورا ہوتا ہے، وہیں بے شمار لوگ بھی اس سے مستفید ہوتے ہیں۔

دریائے سندھ پر پنجند کے مقام پر جہاں پانچوں دریا ملتے ہیں، سے کئی نہریں نکالی گئیں ہیں۔ اس کے بعد سکھر بیراج بنایا گیا جہاں سے مختلف علاقوں کے لئے نہریں نکالی گئی اور اس طرح سے ایک وسیع علاقہ سیراب کیا گیا۔ پنجند اور سکھر کے درمیان تقریباً تین سو کلومیٹر کے علاقے میں دریا سے کسی طرح کی کوئی بھی نہر نہیں نکالی گئی۔ قیامِ پاکستان کے بعد اس بات کی ضرورت محسوس ہوتی رہی کہ دریائے سندھ سے نہریں نکال کر سندھ اور بلوچستان کے علاقے سیراب کیے جائیں۔

حکومت پاکستان نے گڈو کے مقام پر ایک بیراج بنانے کا فیصلہ کیا۔ پاکستان کے صدر اسکندر مرزا نے 2 فروری 1957 ء کو گڈو بیراج کا سنگ بنیاد رکھا۔ یہ بیراج 1962 ء میں مکمل ہوا اور 1962 ء میں فیلڈ مارشل ایوب خان نے اس کا افتتاح کیا۔ اس کا بنیادی مقصد دریائے سندھ کے پانی کو روک کر آب پاشی کے لئے استعمال کرنا تھا۔ اس بیراج سے چار نہریں نکالی گئیں؛ دو اس کے مشرق میں اور دو اس کے مغرب میں۔ ان نہروں کی مدد سے صوبہ سندھ کے شمالی اضلاع اور بلوچستان کے ضلع نصیر آباد اور ڈیرہ بگٹی کو بے حد فائدہ پہنچا۔ علاقے کی بجلی کی ضرورت کو پورا کرنے کے لیے یہاں پر ایک بجلی گھر بھی بنایا گیا تھا۔

ہم یہاں کچھ دیر رک کر کشمور کی طرف روانہ ہوگئے۔کشمور سے گڈو بیراج آنے والی سڑک پر، برلب سڑک جماعت اسلامی کے مقامی راہ نما ڈاکٹر عبدالرزاق کھوسہ صاحب نے ایک بہت ہی خوبصورت الخدمت ہاسپٹل بنایا ہے۔اس کے ساتھ ساتھ وہ یتیم بچوں کے لئے ایک آغوش بھی بنانا چاہ رہے ہیں، جس کے لیے انھوں نے زمین بھی وقف کر رکھی ہے۔

وہ ایک مقامی زمین دار اور انتہائی نیک اور پارسا شخص ہیں۔ وہ میری پسندیدہ شخصیات میں سے ایک ہیں۔ انھوں نے اپنی قیمتی زمین اللہ کی راہ میں دی ہے، اللہ تعالیٰ سے دعا ہے کہ وہ ان کی اس کوشش کو قبول کرے۔آمین۔

ہم ہسپتال پہنچے، اس کی تعمیر اور وہاں ہونے والے کام دیکھ کر بے حد خوشی ہوئی۔ الخدمت کے مقامی رہنما جناب افتخار کھوسہ صاحب نے ہمیں پورے پروجیکٹ کا دورہ کروایا۔اس دوران ڈاکٹر عبدالرزاق کھوسہ صاحب بھی تشریف لے آئے۔ افتخار صاحب نے ایک بہت ہی بھرپور ظہرانے کا بھی بندوبست کیا ہوا تھا۔ میں نے افتخار

صاحب سے کہا کہ میرے علم کے مطابق کشمور شہر میں سکھوں کا گردوارہ بھی ہے، ہم اسے دیکھنا چاہتے ہیں۔انھوں نے ایک مقامی سکھ راہ نما سے بات کی۔ وہ خود تو کشمور میں نہیں تھے لیکن انھوں نے کہا کہ آپ جائیں اور جا کر ہمارا گوردوارہ دیکھ لیں۔ ہم افتخار صاحب کی قیادت میں کشمور شہر چلے گئے اور کافی گلیوں میں گھومتے ہوئے ایک خوبصورت گوردوارہ کے پاس پہنچ گئے۔

میں نے کئی جگہ یہ بات دیکھی ہے کہ بابا گورو نانک صاحب سفر کرتے کرتے جن جن شہروں سے گزرے ہیں وہاں پر لوگوں نے ان کی یاد میں گوردوارے بنائے، وہ کشمور بھی آئے تھے۔ یہ گوردوارہ بھی اسی سلسلے میں بنایا گیا ہے۔

ہم اندر چلے گئے، مقامی ذمہ داران نے ہمارا استقبال کیا۔ انھوں نے اندر جانے سے پہلے ہم سے صرف یہ پوچھا کہ کوئی سگریٹ، بیڑی وغیرہ تو نہیں ؟ یہ سب خرافات ہمارے پاس نہیں تھیں۔ انھوں نے ہمارے لیے چائے وغیرہ کا بندوبست بھی کیا ہوا تھا۔ ہم وہاں کچھ دیر ٹھہر کر سوئی کی طرف روانہ ہو گئے۔

میں نے کشمور کی تاریخ جاننے کی بے حد کوشش کی، لیکن مجھے اس بارے میں کچھ زیادہ معلومات نہ مل سکیں۔ یہ شہر کا بازار کب بنا، کیسے بنا، مجھے کچھ اندازہ نہیں۔

کشمور کی سرحد ایک طرف پنجاب کے ضلع راجن پور سے ملتی ہے اور دوسری طرف یہ ڈیرہ بگٹی کے ساتھ لگتی ہے۔اس مقام پر تین صوبوں کی سرحدیں آپس میں ملتی ہیں۔ڈاکٹر صاحب نے ہمیں بتایا کہ سامنے بہنے والی چھوٹی نہر کے دوسری طرف پنجاب ہے۔ کشمور میں ابھی بھی ایک مناسب تعداد میں سکھ رہتے ہیں۔ شاید ہندو بھی ہوں، معلوم نہیں۔

سوئی : جہاں آج سے ستر سال پہلے گیس دریافت ہوئی تھی

سوئی، کشمور سے پچاس کلومیٹر کے فاصلے پر واقع ہے۔ایک مناسب سڑک جس میں کافی اتار چڑھاؤ آتے ہیں، سوئی جاتی ہے۔ زیادہ تر علاقے ویران صحرائی تھے۔ کھیتی باڑی کے اثرات کم ہی نظر آرہے تھے۔ یہ سب پانی کی کمی کی وجہ سے معلوم ہوتا تھا۔راستے میں کئی مقامات پر ہمارے دفاعی اداروں کی چوکیاں بھی بنی ہوئی تھی۔ اللہ کا شکر کہ ہم بخیروعافیت مغرب کے قریب سوئی پہنچ گئے۔سوئی کا مختصر تعارف یہ ہے۔

سوئی کا قصبہ بلوچستان کے اس حصہ میں واقع ہے جو سندھ اور پنجاب کے ساتھ ملتا ہے۔دریائے سندھ اس کے مشرق میں 25 کلومیٹر دور بہتا ہے۔اس جگہ سے یہ ڈیرہ بگٹی سے پچاس کلومیٹر جنوب میں واقع ہے۔

مولانا صاحب نے بتایا کہ 1954ء میں یہاں سے گیس نکلنا شروع ہوئی جو پنجاب اور اس سے بھی آگے کئی علاقوں تک پہنچ گئی۔اس علاقے میں چار مختلف مقامات سے گیس نکلتی ہے پھر اسے ایک پلانٹ کے ذریعے مختلف علاقوں میں بھیجا جاتا ہے۔ یہ ایک افسوس ناک حقیقت ہے کہ اس گیس سے سوئی شہر کے لوگوں کو کوئی فائدہ نہیں ہوا۔ پلانٹ کے ارد گرد ایک دیوار بنا کر ایک زبردست کالونی بنائی گئی۔ اس میں ایک مختلف دنیا بسائی گئی، جب کہ کالونی کے باہر وہی پرانا دور نظر آتا ہے۔ جنرل ضیاء الحق نے اعلان کیا تھا کہ تین کلومیٹر کے علاقے کے اندر سب کو مفت گیس فراہم کی جائے گی۔ اس کے لیے تمام انتظامات مکمل کیے گئے۔

اب پائپ تو ہیں، گیس ندارد !

ہم نے خود دیکھا کہ مدرسے میں بچوں کے لئے کھانا بن رہا تھا، ایک چھوٹی سے پائپ سے گیس نہ ہونے کے برابر آرہی تھی،جب کہ میرے گھر لاہور میں کوئی مسئلہ نہیں ہے، میری فیکٹری میں پریشر پورا ہے۔اس کی لو دیکھ کر موم بتی کی لو یاد آ گئی۔

یہ سب دیکھ کر بہت افسوس ہوا !

اس علاقے کے لوگوں کا دکھ سمجھ میں آیا !

ایسی ناانصافی ہی کسی انقلاب کا پیش خیمہ ہوتی ہے !

سوئی کے معاملے میں بس صرف اتنا ہی کہنا ہے کہ اگر سوئی سے نکلنے والی گیس سے فائدہ اٹھاتے ہوئے اس کا عشرِ عشیر بھی اسے واپس کر دیتے، جس کا یہ شہر حق بھی رکھتا ہے ، تو آج سوئی کی حالت بے حد مختلف ہوتی اور یقیناً کوئی بد امنی بھی نہ ہوتی۔

ہم نے مغرب کی نماز مولانا کے پاس ہی پڑھی اور کچھ دیر مزید رکنے کے بعد سکھر کی طرف روانہ ہوگئے۔ راستہ بھی معلوم نہ تھا، وقت بھی رات کا تھا، اور ڈیرہ بگٹی کا علاقہ جو عمومی طور پر میں بدامنی کا شکار رہا ہے، یہ سب جان کر تھوڑی سے پریشانی بھی ہوئی۔ مولانا نے اپنے بیٹے اور ایک اور ساتھی کو ہماری راہ نمائی کے لیے اپنی گاڑی پر کچھ دور تک جانے کو کہا۔ وہ لوگ ہمیں ڈیرہ بگٹی کی سرحد تک چھوڑ کر گئے۔ یہ فاصلہ تیس کلومیٹر سے بھی زائد ہو گا۔

رات کا وقت، حد نگاہ تک کوئی روشنی نہیں، صحرا اور ویرانہ، دل میں ایک خوف موجود تھا لیکن ان دوستوں کی وجہ سے ایک حوصلے والی کیفیت تھی۔

آج مجھے ایک مدت بعد اتنے ویران علاقے میں جہاں کوئی دوسری روشنی نہ ہو وہاں اللہ رب العزت کے بنائے تاروں کی روشنی موجود تھی، دیکھنے کو ملی۔ آسمان بہت ہی صاف تھا اور تارے صاف دکھائی بھی دے رہے تھے۔ مجھے بچپن میں اپنے دادا حضور کے پاس رہ کر گاؤں میں صاف آسمان کو دیکھنا یاد آگیا۔ ہم نے مل جل کر یہ منظر دیکھا۔

کشمور میں الخدمت کراچی سے آئے ہوئے ہمارے ساتھی سہیل بھائی بھی ہمارے ساتھ تھے۔ راستے میں ایک جگہ مولانا کے بیٹے رک گئے اور ڈیرہ بگٹی کی سرحد سے ہمیں رخصت کرکے واپس چلے گئے۔

ان کے جانے کے بعد ہمارا حوصلہ تھوڑا سا پست ہو گیا۔

سوئی سے سکھر براستہ شکارپور 190 کلومیٹر ہے، جو چار گھنٹے میں طے ہوا۔ ہم راستے میں ایک جگہ رکے اور رات گئے سکھر پہنچے۔ سکھر سے باہر ہی مین روڈ پر عزیز میمن صاحب نے ہمارے لئے ایک بہترین عشائیہ کا بندوبست کیا ہوا تھا۔ کئی اور دوست بھی وہاں موجود تھی جو پروگرام کی تیاری کے سلسلے میں پچھلے ایک ماہ سے دن رات ایک کیے ہوئے تھے۔

صبح پانچ بجے لاہور سے نکلے ہوئے، رات بارہ بجے کے قریب ہم عزیز میمن صاحب کے گھر پہنچے، جہاں ایک آرام دہ کمرہ ہمارا منتظر تھا۔ تقریباً ایک ہزار کلومیٹر کا سفر اور وہ بھی ٹوٹی پھوٹی سڑکوں پر، پچھلے بیس گھنٹے سے حالت سفر میں، سب ناقابلِ یقین لگتا ہے۔

یہ سب اس رب کی رضا کے لئے کیا گیا جو ہم سب کا مالک ہے۔

ایک دلچسپ بات یہ ہوئی کہ مجھے اپنی یونیورسٹی کی ایک اسائنمنٹ مکمل کرنا تھی۔ اس کے لیے میرا خیال تھا کہ میں وقت پر پہنچ کر مکمل کروں گا لیکن ایسا نہ ہو سکا۔ اس کے لیے میں صبح چار بجے دوبارہ سے اٹھا اور اسے مکمل کیا اور پھر چل سو چل۔

یہ سب دیکھ کر شعیب نے کہا

تسی کیڑی مٹی دے لوگ او !

جب عزم بلند ہو تو راستے آسان ہو جاتے ہیں !

لسبیلہ : ایک قدیم ریاست جس نے پاکستان کی حمایت کی

چند سال قبل کراچی سے کوئٹہ جاتے ہوئے بیلہ شہر میں رکنے کا موقع ملا۔ الخدمت کے ذمہ داران جن میں برادر کرامت صاحب سرفہرست تھے، سے ملاقات بھی ہوئی۔ بیلہ میں الخدمت کا ایک ادارہ بھی قائم ہے، اسے بھی دیکھنے کا اتفاق ہوا۔ اگست 2022ء میں ایک مرتبہ پھر سیلاب زدگان کے مدد کے سلسلے میں بیلہ جانا ہوا۔ اس دفعہ میرے ساتھ عزیزم شعیب ہاشمی اور کراچی سے سلمان علی بھی تھے۔

ہم نے سیلاب سے متاثرہ لوگوں میں راشن تقسیم کیا اور خیمہ بستی کا دورہ بھی کیا۔ ان کاموں سے فارغ ہوکر ہم نے کرامت صاحب سے درخواست کی کہ وہ ہمیں شہر کے تاریخی مقامات کی سیر کے لیے لے چلیں۔ اس سے پہلے میرے علم میں نہیں تھا کہ رابرٹ سنڈیمن کی قبر اسی شہر میں موجود ہے۔ اس کی ساری زندگی تو کوئٹہ اور اس کے گردونواح میں گزری تھی لیکن اس کی موت یہاں پر واقع ہوئی اور یہیں پر ان کی قبر بنائی گئی۔ یہ بھی ایک دلچسپ بات تھی۔

اس کے ساتھ ساتھ ہمیں لسبیلہ ریاست کے والی کا محل بھی دیکھنے کا موقع ملا۔ یہ محل ایک اونچی جگہ پر واقع ہے جہاں سے سارا شہر نظر آتا ہے۔ اب اس گھر میں کوئی نہیں رہتا۔ والی ریاست کا خاندان شہر سے دور اپنی زمینوں پر گھر بنا کر رہ رہا ہے۔ اس کے ساتھ ساتھ کرامت صاحب نے ہمیں ایک مقبرہ بھی دکھایا جس کے بارے میں کہا جاتا ہے کہ یہ محمد بن قاسم کے ایک جرنیل کا مقبرہ ہے۔ یہیں پر ایک پرانی عمارت بھی موجود ہے جہاں ماضی میں جرگہ ہوتا تھا۔

میں لسبیلہ کی ریاست اور شہر سے متعلق جو چند معلومات حاصل کر سکا وہ آپ کی خدمت میں پیش کر رہا ہوں۔ ان میں میرے لیے بھی بہت کچھ نیا ہے۔

لسبیلہ کا نام لس اور بیلہ دو الفاظ پر مشتمل ہے۔ لس کا مطلب ہے ایک میدان اور بیلہ جنگل کو کہا جاتا ہے اس علاقے میں بلوچی اور سندھی زبانیں بولی جاتی ہیں۔ ہندوستان میں واقع کئی سو دیگر ریاستوں کی طرح لسبیلہ بھی ایک شاہی ریاست تھی جو برطانوی دور میں ان کی ایک حلیف ریاست تھی۔

قیامِ پاکستان کے بعد مارچ 1948 ء میں پاکستان کی وزارت خارجہ کی طرف سے اعلان ہوا کہ مکران، خاران اور لسبیلہ نے پاکستان کے ساتھ الحاق کر لیا ہے۔ یاد رہے اسوقت تک قلات نے پاکستان کے ساتھ الحاق نہیں کیا تھا۔

یہ ریاست 1955ء تک موجود رہی۔ بعد میں اسے پاکستان کا حصہ بنا دیا گیا۔ لسبیلہ بلوچستان کے جنوب۔ مشرق میں بحیرہ عرب کے کنارے واقع ہے۔ لسبیلہ کی سرحد شمال اور مغرب میں قلات اور مکران سے ملتی ہے، جبکہ اس کے مشرق میں صوبہ سندھ اور جنوب مشرق میں کراچی شہر واقع ہے۔

تاریخ یہ بتاتی ہے کہ 1742 ء میں ریاست لسبیلہ کی بنیاد جام علی خان اول نے رکھی تھی۔ یہ ریاست تقریباً دو سو سال تک قائم رہی۔ پھر وہ وقت آیا جب 1955 ء میں پاکستان کی حکومت نے اسے مغربی پاکستان کا حصہ بنا دیا۔ اس وقت غلام قادر خان اس ریاست کے آخری حاکم تھے۔ ریاست لسبیلہ نے تحریک پاکستان کے موقع پر قائدِ اعظم کی حمایت کی۔ قیامِ پاکستان کے بعد شروع کے سالوں میں ریاست لسبیلہ بلوچستان اسٹیٹس یونین کا حصہ رہی۔ اس دوران اسے داخلی خود مختاری بھی حاصل تھی۔ اس کے بعد اسے وفاقی دارالحکومت کے ساتھ ملا کر کراچی-بیلا ڈویژن بنایا گیا۔ پھر جب 1970ء میں صوبائی نظام تبدیل کیا گیا تو لسبیلہ نئے صوبے بلوچستان کا حصہ بن گیا۔ اس یہ ظاہر ہوتا ہے کہ لسبیلہ پہلے سندھ اور کراچی کے ساتھ منسلک تھا۔

یہ بات بھی دلچسپی کی ہے کہ لسبیلہ سندھ اور ایران کے درمیان واقع مکران کے ساحلی تجارتی راستی کے ایک کنارے واقع ہے۔ یہ وہی راستہ ہے جس سے گزر کر سکندر اعظم کی فوج 325 قبل مسیح میں فارس کی طرف گئی تھی ۔ بعد میں عرب فاتحین بھی اسی راستے سے آتے جاتے رہے۔ اس لحاظ سے لسبیلہ ایک قدیم تجارتی شاہراہ پر واقع ہے۔ اسی علاقے سے کئی ہزار سال قبل کے آثارِ قدیمہ میں پائے گئے ہیں۔

لسبیلہ کی تاریخ بھی جنگوں سے بھری پڑی ہے۔ تاریخ سے یہ بھی پتہ چلتا ہے کہ انیسویں صدی کے آخر میں لسبیلہ میں ایک بغاوت ہوئی۔ اس بغاوت کے نتیجے میں خضدار کے قریب لسبیلہ کے حکمران جام میر خان کی ہلاکت ہوئی۔ یہ بھی بتایا جاتا ہے کہ اسی دور میں نورالدین مینگل کی سربراہی میں جھالاوان کے باشندوں نے بھی بغاوت شروع کر دی تھی۔ تاریخ میں اس طرح کی کئی جنگوں کا ذکر ملتا ہے، جن کا یہاں تفصیل سے ذکر مناسب نہیں ہے۔

کئی تاریخ دان یہ لکھتے ہیں کہ لسبیلہ کے حکمرانوں کا تعلق سندھ کے حکمران سمہ قبیلے کے کوریجا خاندان سے تھا۔ یہ لوگ سندھ سے ہجرت کر کے مغل بادشاہ جہانگیر (1627-1569 ء) کے دور میں اس علاقے میں آباد ہوئے۔ یہ لوگ اپنی بہادری اور سخاوت کی وجہ سے عام لوگوں کے نزدیک بے حد احترام کی نگاہ سے دیکھے جاتے تھے۔ پھر وہ وقت آیا جب یہ لوگ لسبیلہ کے حاکم بن گئے۔

اسی قبیلے سے میر جام محمد یوسف 1954 میں لسبیلہ، بلوچستان میں پیدا ہوئے۔ وہ 2002 سے 2007 ء تک صوبہ بلوچستان کے وزیر اعلیٰ رہے۔ بعد میں ان کے بیٹے جام کمال بلوچستان کے وزیر اعلیٰ رہے۔

رابرٹ گرووز سینڈ یمین : جس نے بغیر لڑے انگریزوں کو بلوچستان لے کر دیا

ہم شاہی محل کے بعد محمد بن قاسم کے ایک جرنیل کا مقبرہ دیکھنے چلے گئے۔ ان کے بارے کچھ زیادہ معلومات نہ مل سکیں، نہ ہی ان کی قبر پر کچھ لکھا ہوا تھا۔ ان کی قبر پر فاتحہ پڑی اور رابرٹ گروز سینڈ یمین کی قبر دیکھنے چلے گئے۔ رابرٹ گروز سینڈ یمین کی قبر ایک باغ کے ایک کونے میں واقع ہے۔ یہ ایک چھوٹی سی عمارت ہے۔ بارش کے پانی کی وجہ سے ہم باغ میں نہ جاسکے اس لیے باہر ہی سے ہم نے اس کا نظارہ کیا۔

اس موقع سے فائدہ اٹھاتے ہوئے میں آپ کی خدمت میں رابرٹ گرووز سینڈ یمین کے متعلق کچھ معلومات پیش کر رہا ہوں۔ میں نے یہ تحریر کے لیے

A. L. P. TUCKER, CLE. کی کتاب

Sir ROBERT G. SANDEMAN

K.C.S.I.

PEACEFUL CONQUEROR OF BALUCHISTAN

سے مدد لی ہے۔

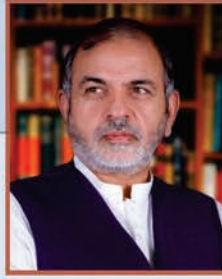
رابرٹ گرووز سینڈ یمین 1835ء میں سکاٹ لینڈ میں پیدا ہوئے اور 1892ء میں 56 سال کی عمر میں بیلہ میں فوت ہوئے۔ سنڈیمن انگریزی فوج میں ایک اعلیٰ عہدے پر فائز تھے۔ ان کا سب سے اہم کارنامہ بلوچستان میں ایک نئی طرز کا "قبائلی امن" کا ایک ایسا نظام متعارف کروانا ہے جو تقسیم ہند تک برقرار رہا (میرا خیال ہے کہ پاکستان گورنمنٹ نے بھی اسی پر عمل کیا ہے)۔

سنڈیمن کئی اہم عہدوں پر تعینات رہے جن میں سب سے اہم پنجاب کمیشن کا سربراہ ہونا بھی ہے۔ وہ ڈیرہ غازی خان میں ایک اعلیٰ سرکاری عہدے پر کام کرتے

رہے۔ یہ وہ وقت تھا جب انھوں نے برطانوی اثر ورسوخ سے باہر آزاد قبائل تک رسائی حاصل کی اور اپنی ذہانت سے کام لیتے ہوئے قبائلیوں کو رام کیا۔ اس کا نتیجہ یہ ہوا کہ مختلف قبائل انگریزوں کے طرف دار بن گئے۔

تاریخ سے یہ بھی پتہ چلتا ہے کہ سنڈیمن نے روجھان کے نواب سر امام بخش خان مزاری کی مدد سے خان آف قلات کے ساتھ مذاکرات کیے اور انگریزوں اور خان آف قلات کے درمیان ایک معاہدہ ہوا جو میرے نزدیک بلوچستان کے ایک حصہ پر انگریزوں کی براہِ راست حکمرانی کا سبب بنا۔ یہیں سے انگریزوں کی بلوچستان میں عمل داری کا آغاز ہوتا ہے۔ سنڈیمن 1877ء میں بلوچستان کے گورنر جنرل کے ایجنٹ بن گئے۔ وہ آخر دم تک اس عہدے پر براجمان رہے۔

سنڈیمن نے بلوچستان میں جو قبائلی امن کا ایک جدید نظام متعارف کرایا، اسے عرف عام میں 'سینڈیمنائزیشن' کہا جاتا ہے۔ اس نظام کے تحت قبائلی سرداروں کو مالی الاؤنس دیا جاتا تھا جو ایک طرح سے وفاداری کا معاوضہ تھا لیکن اگر کہیں ضرورت پڑی تو برطانوی حکومت نے فوجی طاقت کا استعمال بھی کیا۔

اس کا دوسرا بڑا کارنامہ یہ مانا جاتا ہے کہ جب 1878ء میں دوسری اینگلو افغان جنگ شروع ہوئی تو قندھار اور ہندوستان کے درمیان سپلائی لائن کو برقرار رکھنے کے قبائل کا تعاون ضروری تھا۔ اس کام کے لیے سنڈیمن نے وادی ژوب پر قبضہ کرکے سپلائی لائن کو بحال رکھا۔ سنڈیمن کی یہ پالیسی پشتونوں کو قابلِ قبول نہ تھی۔ البتہ انھوں نے بلوچوں کے ساتھ اس پر عمل کرکے اس خطے میں امن کا خواب پورا کر دکھایا جسے اب تک سراہا جاتا ہے۔

تقسیم ہند کے بعد پیدا ہونے والی صورتِ حال نے کئی خاندانوں کو اُنکے آبائی علاقوں سے ہجرت پر مجبور کر دیا اور اُنھی بد قسمت لوگوں میں ایک میرا خاندان بھی شامل تھا جو موجودہ بھارت کی ریاست پٹیالہ کے شہر سرہند سے ہجرت کر کے ٹوبہ ٹیک سنگھ سکونت پذیر ہوئے۔ میری پیدائش 15 مارچ 1958ء کو ٹوبہ ٹیک سنگھ میں ہوئی۔ میں نے ٹوبہ ٹیک سنگھ اور فیصل آباد میں انٹرمیڈیٹ تک تعلیم حاصل کرنے کے بعد اعلیٰ تعلیم کیلئے Textile کے شعبے کا انتخاب کیا اور 1981ء میں نیشنل کالج سے Textile Engineering کی ڈگری مکمل کی۔ اپنی مہارت کو مزید تقویت دینے کیلئے میں نے مختلف ملازمتوں سے تجربہ حاصل کیا اور 1992ء کے بعد سے اپنے ذاتی کاروبار کا آغاز کیا۔ مسلسل سیکھنے کے اصول پر کار فرما رہتے ہوئے میں نے اپنے انتہائی مصروف اوقات میں سے وقت نکال کر 2001ء میں University of Management Technology سے MBA میں گولڈ میڈل بھی حاصل کر لیا۔

علم کا اشتیاق بڑھا تو 2008ء میں The University of Manchester سے MPhil اور 2012ء میں Czech Republic کی معروف یونیورسٹی سے Textile میں PhD بھی کر لی۔ کاروباری مصروفیات کے ساتھ ساتھ میں کئی فلاحی اداروں (غزالی ایجوکیشن ٹرسٹ، الخدمت فاؤنڈیشن پاکستان اور تعاون فاؤنڈیشن) سے بھی منسلک رہا اور یہ سلسلہ آج تک قائم ہے۔

اس کتاب کا مواد کئی مُستند تاریخی حوالوں سے حاصل کیا گیا ہے اور حتی الامکان کوشش کی گئی ہے کہ اُنھی حالات وواقعات کو بیان کیا جائے جن پر اجماع کثیر ہو لیکن پھر بھی اگر کسی تاریخ یا واقعے میں کوئی تضاد پایا جائے تو ہر حال میں اسکی اصلاح کی گنجائش موجود ہے۔ اس کتاب سے حاصل ہونے والی تمام آمدنی غزالی ایجوکیشن ٹرسٹ کے بچوں کی تعلیم و تربیت پر خرچ کی جائے گی۔ انشاءاللہ